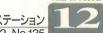
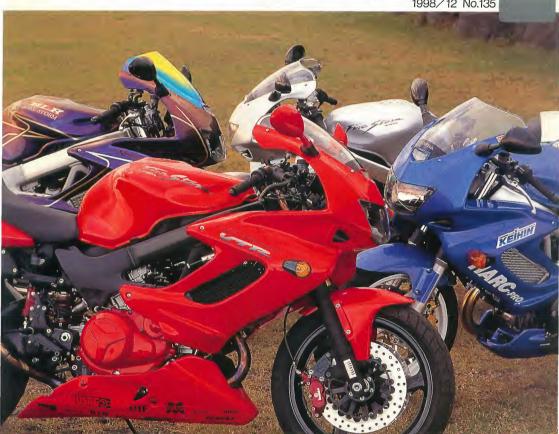
£10年12月1日発行(毎月1回1日発行)第12卷第12号 昭和62年12月14日第3種郵便物認可

BIKERS STATION

The Inside Line Without Fear or Favour

バイカーズ ステーション 1998/12 No.135





ホンダVTR1000Fの"1年半"

りスタムバイク、スペシャルパーツ、レーサー等々を見渡し、開発者の声を聞く

インターモト(ミュンヘンショー)/ドゥカティ ST4試乗速報 タイムトンネル/ホンダ創立50周年の"ありがとうフェスタ"

i浅間記念館のクラシックバイクたち シリーズ8 第4回 ●タイタン工場見学記 ●スイングアームビボットをエンジン後端に持つ車両たち i試集:ホンダCL400 スズキSV400S ヤマハトラッグスター1100 ●ヨシムラトライオーバル/新カーカー ●無事これ名人:ライラックのノ 次号は12月1日発売





SV400 S/SV400 ●エンジン型式: K508・水冷・4サイクル・90°V型2気質●総排気量: 389cc●最高出力: 53ps/10,500rpm●最大トルク: 4,2kg·m/8,000rpm●始動方式: セルフ ●乾燥重量: 183kg (SV4008) /153kg (SV400) ●燃料タンク容量: 180



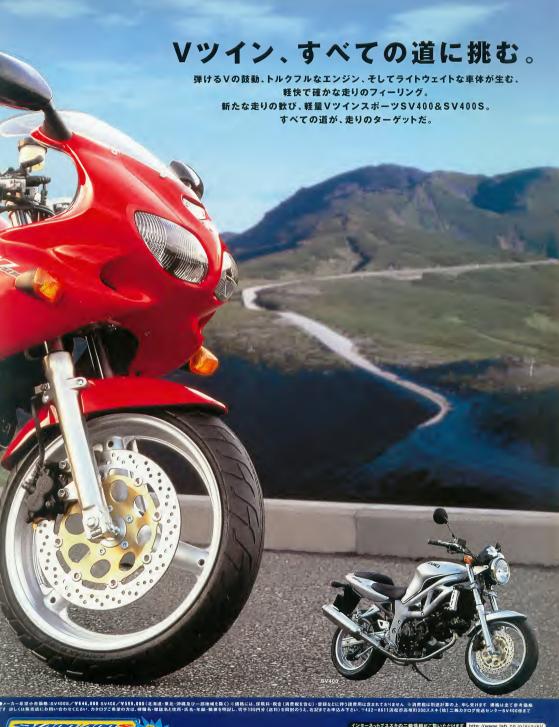








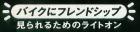




129-キットでススキの三角頂側に至いたたります Intip://www.jsb.co.jp/suzuki/ もっと開始的にもっとあなたらしく Personal Best \$ SUZUKI



●サブハモーペーサイクルに関するか感い合わせは、下見の大変は結節室へ。



点検・整備をしっかりしましょう。

●ヤマハモーターサイクルに関するお問い合わせは、下記のお客様相談室へ。 お客様相談室 図 0120-090-819

●カタログご希望の方は、機種名・雑誌名と住所・氏名・年令・職業を明記し 郵送料として郵便切手160円分を同封の上、下記へお申し込みください。 『438-550 静岡層田市前段2500ヤマ/県勅籍株式会社広報室室田グループカラログ係



無類のビッグバイク、 VMAXにカーボンブラック新登場。



● MODEL TYPE:3UF ● ENGINE TYPE:LIQUID COOLED DOHC 4 VALVE 70° V 4
■ DISPLACEMENT:1,197cm:● MAX.POWER:979s/7,000rpm
■ MAX.TORQUE:113.86;rm/6.000rpm ● TRANSMISSION:5 SPEED RETURN
■ DRY WEIGHT:264kg ● BODY COLORING:CARBON BLACK, MAT TITAN1

¥900,000 (CARBON BLACK)

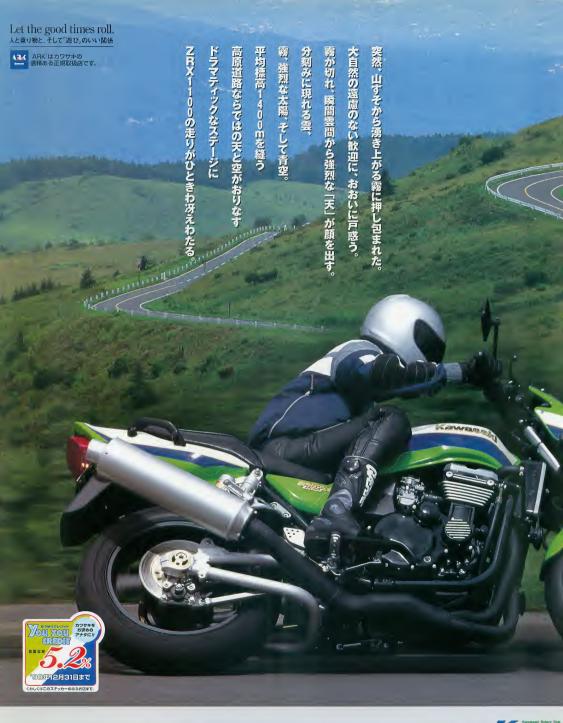
¥890,000 (MAT TITAN1)

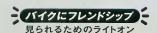
●メーカーオプションで速度警告灯装着仕様車 (¥10,000高) もあります。













◆大型二輪免許への移行がスムーズ→技能教習(最短)12時限、学科試験免除。普通(四輪)免許への移行もスムーズ→学科試験免除。

KAZEIに入りませんか?

Kayesaki Amusing Zone for Everybody

Kaze
は思う存分モータースポーツやアウトドフライフをお思しみ
いただけるメンバースクラブでは、むちなたたこん会ください。

CA会の毎申以為はAKは、または
たんだビリンチントルまで、表表表表



'98 Kawasaki 秋・冬ウェア&グッズ新発売!

これからの季節にうれしい、カワサキのウォームアップアイテム が新発売。トレーナー、シャツ、キャップなど、手軽なカジュアルシ リーズも充実しました。 お求めはお近くのARK (アーク) でどうぞ。 

インターネットでKawasaki情報がご覧いただけます http://www.khi.co.jp/mcycle



ニューVツイン誕生! TWIN-CAM 88の新体験はこの秋



全国各地からたくさんのご応募いただ きましてありがとうございました。 クイズ正解者の中から下記の皆さまの当選が決定

いたしました。おめでとうございます。

	n ede		
	1 等	茨城県 栃木県	中川 靖太郎様 斉藤 昭彦 様
ナイ	トトレイン賞 と現金5万円プレゼント)	栃木県	倉藤 昭彦 禄 長谷川 芳則様
(37/127)	と現立3万円プレセンド)	埼玉県	大橋 英成 様
北海道	福本 英也 様	- 12 - 12 / 10	小板橋 武司様
宮城県	松本 和美 様		佐藤 直樹 様
秋田県	横山 裕樹 様		今田 悦正 様
埼玉県	川岡 裕樹 様		金子 忠 様
東京都	植田 哲朗 様山田 勝彦 様	千葉県	牧野 義明 様
長野県	田田 <i>田</i> 彦 惊 飯ヶ濱 和男様	東京都	山内 美智子様
新潟県	太田 雪子 様		三浦 勝浩 様
石川県	鳥居 博義 様		山下 良 様羽田 勝博 様
岐阜県	冨田 明人 様		大江 孝拓 様
静岡県	湯川 一也 様	山梨県	岡山 奈緒子様
愛知県	今原 義久 様	長野県	木船 和子 様
大阪府	向江 正己 様	新潟県	小野 卓 様
兵庫県	板垣 要司 様 藤沢 浩 様		松木 真大 様
岡山県	藤沢 清 様 早川 英男 様	富山県	吉岡 博幸 様
愛媛県	武智 一浩 様	石川県	沢野井 秀子様
福岡県	川野 勲 様	岐阜県	棚橋 秀人 様
熊本県	野田 義昭 様	静岡県	三輪 一美 様 吉川 昌樹 様
鹿児島県	牧添 講作 様	愛知県	加藤 真知 様
		BC 244 2/4	山本勝様
- 2	2		日比 敏勝 様
95thア:	ニバーサリーA賞	三重県	近藤 昭生 様
(95th記念限)	ミスタジアムジャンパー)	京都府	山中 吉信 様
青森県	三浦 仁 様		柴田 作治 様
秋田県	進藤 俊弥 様	大阪府	西川 敦史 様
福島県	堀川 清祐 様	兵庫県	末瀬 光久 様 内田 智子 様
茨城県	天海 剛 様	奈良県	福井 美也子様
埼玉県	小林 裕二 様	जार अद जार	宮川 建 様
	坂本 憲一 様	鳥取県	田草 強 様
東京都	吉田 きみこ様 長南 義美 様	島根県	持田 俊一 様
MC VIV HIP	福田 紫史 様		奥野 栄一 様
長野県	横道亨様	広島県	吉本 薫 様
新潟県	木本 邦男 様		高田 卓史 様
	石黒 信次 様		堀部 耕二 様
	塩原 功二 様	山口県	原田 匠 様 芥川 哲也 様
岐阜県	小野江 博英様	福岡県	芥川 哲也 様 八尋 栄子 様
AP-A-ntil	清水 泰雄 様 酒井 浩 様	im to a six	井上 省三 様
愛知県	酒井 浩 様 加藤 恒 様		出崎 光一 様
三番県	三宅 明義 様		
京都府	新井 常夫 様		4 等
大阪府	山ノロ 千夏様	ブラ	ラックホグ賞
鳥取県	中ノ森 周作様	(ブラック	ホグ・キーホルダー)
島根県	原 寛志 様	北海道	滝沢 義幸 様
広島県	桑原 早苗江様	宮城県	庄子 正幸 様
山口県	尾崎 浩二 様		菊田 友広 様
福岡県	金川 賢治 様 池松 敏満 様	埼玉県	菅野 真苗 様
	小笠原 登 様	千葉県	掛川 幸子 様
佐賀県	加瀬田 義幸様	東京都	尾崎 義行 様
大分県	宇野 正己 様		小林 治彦 様 三橋 和博 様
宮崎県	本多 しをり様	長野県	二木 光幸 様
	3 等	20.00	早稲田 吉樹様
3		新潟県	大矢 良太郎様
95thアニ (95th紀念録)	ニバーサリーB賞 定ウインドブレーカー)	石川県	塚本 達義 様
		岐阜県	神田 芳範 様
北海道	鈴木 一郎 様	80 070 (88	宮嶋博邦様
秋田県	佐々木 岩雄様	静岡県	宮代 嘉次 様
山形県	山田 洋 様石山 聡 様	二里県 京都府	小島 奈美子様
福島県	小野 茂幸 様	N HPM1	他83名様
I MI HAY PIL	10c T 10k		1600-114

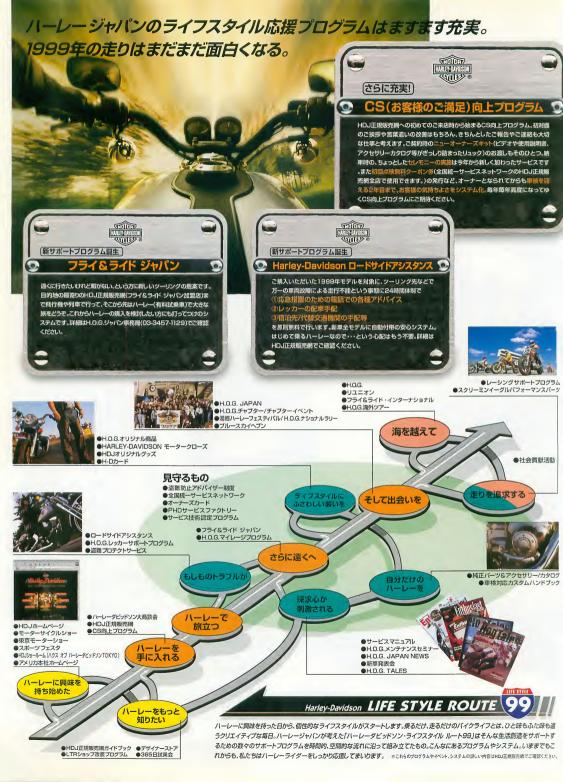
他83名様は商品の発送をもって発表にかえさせていただきます。

HARLEY-DAVIDSON

米爾・ハーレーダビ・アソン社全部出資の日本法人 Harley-Davidson Japan ハーレーダビ・アング ジャバン株式会社 〒108-0014 東京総区区之も丁田2番 3号いする 芝ビル (ホームページアドレス) http://www.harley-davidson.co.jp/

È国のHDJ正規販売網で。

無料カタログ請求券 パーレーダビッドソン・99モデル単両カタログをご 無号を明記、請求券をパガキに貼って「〒231-0037候浜市中区富士見町2-6 ハーレーダビッドソンジャパンカタログ係」にでお送りださい。



1999 Year Model 発表展示会 日程

		, ,	335 rear Mode	1 7620	.成小五 口注		
11-1	ーダビッドソン ジャパン契約正	HIE EC		栃木	(有)モトショップ コグレ	☎ 0283-25-1895	
//	クータピットクラットバン 矢間上	OTHOUSEID			モトパーク (株)太田ホンダ		10/3(日)・4(日)(雨:10/24(土)・25(日))
北海道	ハーレーダビッドソン札幌 ハーレーダビッドソンハウス・オートランド札幌	m011-802-3323		群 馬	ワールドモトランド	T027-243-7272	
北海道	(株)オートランド札幌 手稲店	#011-665-3751		埼玉	モータランドエムエム	☎048-721-7948	10/16(金)~18(日)
青森	(有)オートセンター青森	20177-39-8255		埼玉	モトウィング我来 (株)ミツギ産業	☎042-954-7467	
青森	ハーレーダビッドソン八戸	2 0178-21-1522		埼玉	モータランドエムエム モトウィング我来 (株)ミツギ産業 (有)モト・スポーツ (有)ピットイン樋口	2 0485-73-5525	9/27(日)~10/4(日)(雨:10/10(土)~18(日))
宮城	ハーレーダビッドソン早坂	2 022-374-8880		埼玉	(有)ピットイン樋口	æ048-642-6345	10月予定
宮城	ハーレーダビッドソン仙台	☎022-746-8838	10/15(木)~30(金)		(有)クリアランス		
秋 田	カマダサイクル			埼玉	(株)ドナルド 新座店	2 048-479-9600	10/10(土)-11(日)(南:10/17(土)-18(日))
山 形	佐藤モータース			埼玉	(有)ビッグバイクワールド蜂須	π0485-26-2238	9/26(土)~11/1(日)の土日
福島	(有)矢吹モーター商会/YMCアサカ			埼 玉 王	(有)市川商会	☎0485-84-0471	
	ハーレーダビッドソン レインボー		10/16(金)~25(日)		シルヴァバード	-0474 70 5000	
	(株)ハーレーダビッドソン塚原	☎028-645-0080		千 葉 千 華	(有)袖ヶ浦ホンダ 市原中央店	-040C 00 4C47	0/00/11/07/12/75/10/17 11/10/12/
群 馬	(株)ヤナセオート			千 葉	オートショップ クリタ	-0476 00 0407	9/20(主)・2/(日)(南:10/1// 主:10(日)
	セントラルモータース			東京	オサダモータース		10/17(日)・18(日)(南・10/24(王)・25(日))
千葉	グッドウッド二輪商会(株)/市川		11/14(土)・15(日)	東京	(有)コクボモータース		10/9(全)~11(日)(瓶:10/18(日))
千葉	ハーレーダビッドソン松戸			東京	(株)エム・エス・エル ゼファー	±03-3867-2194	10,0 (22)
果果	(株)ムラヤマモータース/八王子		10/17(十)。10/日)/班:10/95/日)。96(日)	東京	(株)エム・エス・エル ゼファー(株)モト・ギャルソンLTR SHOP調布		
東京	(資)陸友モータース/西馬込			東京	スパイア山田オート販売(株)	æ03-3857-0818	
東京	(資)陸友モータース/蒲田			東京	才川モーターサイクル	2 03-5812-8080	
東京	ハーレーダビッドソンパルコ渋谷店		to n (an) to (an) (iii) in the initial in the initial	神奈川	プレイン	1 044-852-5619	11月~4月('99)
東京	ハーレーダビッドソンパルコ田無店			新潟	モトサービス オガタ	10258-46-2827	10/10(土)・11(日) 〈雨:10/17(土)・18(日)〉
東京	ハーレーダビッドソン世田谷		10/3・4、10・11(土)(日)(雨:10/17・18(土)(日))	新潟	(株)上野商会	☎0257-24-8969	
東京	ウィンドジャマー	☎03-3530-8019	10/10(土)・11(日) (雨:10/17(土)・18(日))	新潟	(株)アルファ・インターナショナル	2 025-241-6439	
東京	ハーレーダビッドソン亀戸			新潟	(有)田中商会	☎0255-43-9867	
	ハーレーダビッドソン湘南		10/3・4、10・11(土)(日)(南:10/17・18(土)(日))	富山	(有)森憲モータース	 ☎ 0766-91-5566	10/10(主)-11(日)(南:10/17(土)-18(日))
神奈川	(株)丸富オート販売		and the same of th	石川	カメイ・リペア&サービス	,207619-3-5657	
神奈川	ライダースショップケーユー相模原店			福井長野	PLAY・BIKE(有)吉澤モータース		10/01/11) 11/0(///)
神奈川	ハーレーダビッドソン藤沢			長 野 岐 阜	(有)オートセンター マエハタ/可児店		10/24(王)~11/3(久)
	(株)ブライトン				(有)K・レーシングクラブ		10/17 (十)・18(円)
石川	ハーレーダビッドソンテイク石川	1 076-292-8105	11/20(金)~23(月)	静岡	(有)渡辺モータース		
福井山型	(有)マルヤスモータース	7/8-62-3380	10 (10 (±) -11 (□) (□ 10 (17 (±) -10 (□))	静岡	(有)ソロ		(STOCKE) ESCHALLING ESCHALLING
山 梨 長 野	モーターサイクルショップいのうえハーレーダビッドソン長野	-00552-28-3377	10/10(主)・11(日)(開:10/1/(主)・18(日))	愛知	(株)カワセモータース		12月頃の予定
校 町 館	(有)国立モータース	20203-52-1075		愛知	オートセンター ヤマダ(株) LTR SHOP 西三	河 20566-81-0197	
	ハーレーダビッドソン浜松	m053-466-3210	10/17(十)+18(日)	eth den	(キ)ナートシャー・プナナン・ラ	m0522 21 1204	
89 EE	(有)タオカモータース	m0550-52-2203	10/17(上)、18(日)	三重	ササキスポーツクラブ アイアンホース ファクトリー 山中モータース	2 0593-86-5600	10/16(全)~18(日)(雨1/0/24(土)+25(日))
9P \$0	ハーレーダビッドソン名古屋	2052-771-8080	10.0(2) 11(10)(11)(11) 11(11)	京 都	アイアンホーズ ファクトリー	2075-862-6506	
三重	(有)オート・レクノ松阪	2 0598-51-5322	10/24(土)・25(日)	京都	山中モータース	☎ 0773-75-1763	10
三重	(有)オート・レク/桑名			水 和	(有) 和田モータークラブ(株) カスノモーターサイクル	☎075-741-4080	10/9(金 ~11(日)(南:10/17 土 -18(日))
三重	(有)オート・レク/四日市			京都	(株)カスノモーターサイクル	☎075-622-0225	
三 重	(有)オート・レク/河芸	ar059-245-3875	10/17(土)・18(日)		モトワールドモリシン		
滋 質	オートショップフタバ	☎0749-24-5567		大阪			
京都	ハーレーダビッドソン京都 (株)服部モーターサイクル商会	☎075-602-3780			寺田モータース		
				兵庫	兵庫メグロ販売(株)		
大 阪	(株)服部モーターサイクル商会/江坂支店				広畑日産自動車(株) LTR SHOP姫路 (株)オートサロン ウサミ		
大 阪	ハーレーダビッドソンテイク	☎06-451-4433	'99 1/15(金)~19(火)	大 ML	(株)津川商店		ALC: NO
	ハーレーダビッドソン神戸		10104(1) 4410(44)	鳥取	LTR SHOP KAGAWA	m0850.20.7687	11/7(+),8(H)
兵庫	(有)テイクハーレーダビッドソン奈良	-0740 00 0001	10/31(主)~11/3(火)	鳥取	LTR SHOP KAGAWAライダーズスポットムラタ	70857-28-5334	TIVAL) CALL
景 艮	ハーレーダビッドソン バルコム/岡山	m095-945-0090		島根	(有)オートセンター板垣		/0.24(主)・25(日) (東:10/31(土・11/1 日))
広島	バーレーダビッドソン バルコム/広島	m082-227-8080		島根	レーシングショップ アツタ	10852-23-8883	
広島	バルコム/廿日市	70829-38-2774		島根	SHIRAGAMI	T0856-22-1087	10/23(金)~25(円)
広島	バルコム パイザシー	2082-256-0100		岡山	(株)パドック	₩ 20868-28-3191	
	(株)後藤モータース		The same	岡山	(株)パドック バイクプラザ ヤマノ モトサロンシミズ	₾086-526-4575	10/10(土)-11(日)(雨:10/17(土)-18日))
爱 顿	ブルーパンサーシゲマツ	2089-958-1080		広島	モトサロンシミス		
福岡	バーレーダビッドソン 福岡	1801 and 1801		広島	(有)カワイ モトボックスクラブ	☎0849-27-7576	10/3:土-4(日)(長:10/17(土・18/日) 12.5-6 39 2/67(土)日
佐 賀	ハーレーダビッドソン バルコム/鳥栖	☎0942-83-0080		压 島	バイクセンター西条	±0824-23-9981	10/1(木)~31(土)
長崎	ハーレーダビッドソン長崎	☎095-838-6915		中口	オートショップヨシオカ	±0835-38-0151	10/10/A) (10/E)
康 本	ハーレーダビッドソン熊本	a 096-273-2700		徳 島	サイクルデライト 木ショップ		10/16(金)~18(日)
大分	レーシングショップ カツキ	2 0978-33-3663		徳島	MンヨップSHOP II (10/3 オープン予定)		
宮崎	ハーレーダビッドソン宮崎	20 985-86-5180	(4)(7)(7(4)(7))		オートグラフィックフジシマ	250000-00-1020	
图 時	オートショップ・ユタカ	1 0985-29-0374	11/20(金)~23(月)(南:11/27(金)~29(日))	学 姆	(有)バイクハウス阿部		
15-1	ーダビッドソン ジャパン正規販	書郷! TDショッ	7	高知	丸山モータース		
小海流	Aアステージュンチーターサイクルカシパーー	#0144-67-7877		福岡	(有)マスターズ	1092-583-4010	10/31(土)~11/3(火)(雨:11/2((土)~~23(月))
北海洋	面館マジマ(株)	20138-51-4686		福岡	(有)ビッグ&スモール		
北海道	面館マジマ(株)	T0166-32-5155		福岡	(有)ホンダショップ ドリーム	☎093-622-1550	
北海道	ライダースプロショップマック北見店	20157-36-8190		熊 本	大家モーター	æ0968-62-1000	
岩手	オートセンター山口	т019-647-6075	The same of the sa	庭児鳥	(株)オートショップ松元	2 099-226-0180	10/10(土)-11(日(南:11/1(日 ~3(火))
岩手	モトワークス・アイアンロード	₩ 20197-68-2430	10/10(土)(雨:10/18(日))				
宮城	(有)ホンダ 販売 石巻	70225-23-R0R0	The state of the s	(3 1		
秋 田	ヒート・ワン (HEAT-1)	20182-33-7723	The same of the sa		展示会	ご来場記念	プレゼント!!
福島	ワークスサクライ	☎024-542-3588	10/16(金)~18(日)。				
	関ロモータース						に入りの小物等を入れることが
	(有)井原商会			-	出来るおしゃれなハ	ーレーオリジナル ミニグラスで	す 。
茨城栃木	(有)林輪業 (株)鈴木モータースBAIKUYA	#0287-62-8011	1172 (II 1728 (II 1729 (II)				
51/7	(19)=140 C > ADMINUTA	# 0501-05-0011		100	1 7		





1999 Year Model 発表展示会

惩 BB

ハーレーダビッドソンハウス・オートランド札幌 函館マジマ(株) 北海道 宮城 ハーレーダビッドソン早坂 榖 m カマダサイクル ш ハーレーダビッドソン山形 #/ ハーレーダビッドソン レインボー 螆 (株)鈴木モータース BAIKUYA 枥 (株) ハーレーダビッドソン塚原 (株)ヤナセオート 群 HE. モトパーク(株)太田ホンダ セントラルモータース 埼 Ŧ 垴 \pm (有)ピットイン樋口 掎 (有)ビッグパイクワールド終領 \mp グッドウッド二輪商会(株)/市川 オートショップ クリタ 亩 (資)陸友モータース/西馬込 オサダモータース (有)コクボモータース (株)エム・エス・エル ゼファ 東 (株)モト・ギャルソン 吏 京 ウィンドジャマ (株)マップラン 京 (有)ヨーヨーRider's Land YOYO (株)丸富オート販売 神奈川 ハーレーダビッドソン藤沢

(株)ウメダモータースユーメディア本店

モーターサイクルショップいのうえ/相生

(株)アルファ・インターナショナル

(有)マルヤスモータース

(有)吉澤モータース

プレイン 神奈川

(株)ブライトン

神奈川

新 祖

福

203-3871-2221 11/7(土)・8(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉 ±0426-45-6105 11/6(金)~8(日)〈雨:11/13(金)~15(日)〉 10/31(土)~11/3(火) 11/1(日)~3(火)〈雨:11/14(土)·15(日)〉 ±03-3867-2194 #0422-55-3800 **≖**03-3530-8019 11/14(土)・15(日) #0427-29-6171 11/14(土)・15(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉 ±03-5392-3411 #045-481-5500 **=**044-852-5619

±011-892-3323

₽0138-51-4686

#022-374-8880

#0188-23-1517

#0236-46-3330

≠0298-22-6666

≈0287-63-4186

#028-645-0080

=027-362-8234

20276-63-6421

±048-222-2828

±0485-26-2238

#047-358-8403

20476-28-0407

₩03-3771-4568

11/20(金)~23(月) 〈雨:11/27(金)~29(日)〉 10/31(土)~11/3(火) =0466-44-5219 11/7(土)・8(日) '99 5/5(水)・6(木)頃〈雨:5/30(日)・31(月)〉 **20467-83-9000** 10/31(土)~11/8(日)の土・日 (雨:11/14(土)~22(日)の土・日) **〒025-261-0770** 11/6(全)~8(日)〈雨:11/13(全)~15(日)〉 〒025-241-6439 11/7(土)・8(日) 〈雨:11/14(土)・15(日)〉 **20778-62-3380** 11/13(全)~16(月)〈雨:11/20(全)~23(月)〉 #0552-33-4367 11/7(土)・8(日)〈雨:11/22(日)・23(月)〉 〒0265-79-7443 10/31(土)~11/8(日)

11/1(日)~3(火)〈雨:11/6(金)~8(日)〉

10/31(土)~11/15(日)の土日、祝祭日

11/21(土)~23(月)〈雨:11/28(土)•29(日)〉

11/20(金)~29(日) (23(月)・28(土)を除く)

11/13(金)~15(日) (雨:11/20(金)~22(日))

11/3(火)~8(日)〈雨:11/15(日)~20(金)〉

11/7(土)・8(日) (雨:11/21/土)・22(日)

10/31(土)・11/1(日) (雨:11/7(土)・8(日))

10/31(土)-11/1(日) 〈雨:11/7(土)-8(日)〉

11/1(日)~3(火)〈雨:11/7(土)·8(日)〉 11/7(土)·8(日)〈雨:11/14(土)·15(日)〉

10/31(土)~11/3(火)、11/7(土)~11/29(日)の土・日・祝祭日

11/7(土)・8(日)

10/31(土):11/1(日)

m048-642-6345 11/6(金)~8(日)〈雨:11/13(金)~15(日)〉

(有) 国立モータース 岐 阜 (有)オートセンターマエハタ/可児店

辞 岡 ハーレーダビッドソン浜松 84 岡 (有)エイチ・エスシー ハーレーダビッドソン名古屋 磐 \$0 (有)オートショップナカムラ 爱 知 オートセンターヤマダ(株) LTR SHOP 西三河 重 (有)オート・レク/松阪

ササキスポーツクラブ = M 325 20 オートショップフタバ 古 教 ハーレーダビッドソン京都 (株)カスノモーターサイクル 古 表常

(株)服部モーターサイクル商会/江坂支店 大 1/2 八尾カワサキ/ワールドビッグバイク 阪 (株)ハイサイド 乒 m 寺田モータース

兵 (株)オートサロン ウサミ 庫 ハーレーダビッドソン バルコム/岡山 広 ハーレーダビッドソン バルコム/広島 ılı \Box (株)後藤モータース

(有)マスターズ 佐 ハーレーダビッドソンバルコム/鳥栖 韶 (有)パシフィック・ショーケース 熊 ハーレーダビッドソン 熊本 大 分 レーシングショップ カツキ

宮崎 オートショップ・ユタカ 鹿児島 BIKERS STATION アクティブ 〒058-271-8795 11/7(十)·8(日) #0574-63-1188 11/1(E)~8(E)

〒053-466-3210 11/7(土)·8(日) #0559-24-0636 10/31(土)・11/1(日) ±052-771-8080 未定

#0532-31-1204 11/7(土)·8(日) 〈雨:11/14(土)·15(日)〉 #0566-81-0197 10/31(土)·11/1(日)〈南:11/7(土)·8(日)〉 #0598-51-5322 11/7(十):8(日) (商:11/14(十):15(日)) 11/13(金)~15(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉 #0593-86-5600 11/21(土)~11/23(月) #0749-24-5567 **2075-602-3780** 11/7(土)・8(日)

±075-622-0225 11/13(金)~15(日) 〈雨:11/27(金)~29(日)〉 ± 06-386-3690 11/7(土)・8(日) 〈雨:11/14(土)・15(日)〉 #0729-84-8985 11/6(全)~15(日) **±**0723-61-8787 10/31(土)~11/8(日)

± 06-418-8801 11/7(土)・8(日) #078-975-6666 11/7(土)~15(日) (雨:11/14(土)~23(月)) #086-245-0080 11/21(土)~23(月) #082-227-8080 11/21(土)~23(月)

#0839-22-0747 11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉 ₩092-583-4010 10/31(土)~11/3(火)〈雨:11/21(土)~23(月)〉 #0942-83-0080 11/6(全)~8(日) ±095-839-7419 11/7(土)・8(日)

±096-273-2700 未定 11/7(土)~10(火)〈雨:11/14(土)~17(火)〉 #0985-29-0374 11/6(金)~8(日) 〈雨:11/20(金)~23(月)〉 m099-251-8990 11/6(金)~8(日) 〈雨:11/13(金)~15(日)〉

ハーレーダビッドソンジャパン 株式会社 〒108-0014 東京都港区芝4丁目2番3号いすべ 芝ビル

無料カタログ請求券

カタログをご希望の方は住所・氏名(ふりがな)・年齢・電話番号を明記し、請求 券をハガキに貼って、〒231-0037 横浜市中区富士見町2-6 ハーレーダビッ ドング・ジャパン「1999ビューエル専両カタログ」係までお送りください。

ワイセコに信息のパワーパッ

パワーパッケージは、ワイセコピストンと高精度ボーリングがセットになったタ

の持つ性能を引き出すうえで、極めて重要な要素となるのがピストンクリアランスの設定です。そして、このピストンクリアランスを左右する非常に大切な 作業がポープング、ところが、ボーリングはほとんどの場合、内燃機加工業者に依頼するしかなく、クリアランスの設定も内燃機加工業者任せとなっているのが

実情です。しかし、実のところひと口に内燃機加工業者と言っても千差万別で、 それぞれの技術や姿勢によって、同じボーリングでも仕上がりが異なる場合が少な くないので注意が必要です。特にワイセコのピストンは、鍛造ピストンながら純正の 調造ビストンと同等のビストンクリアランスが<mark>高性能のカギ</mark>となっていますから、

ボーリングは必ず信頼のおける内燃機加工業者に依頼することをおすすめします。 とはいえ が信頼でいるのかれるからが、どいう方も多いと思います。そこで、 新たに登場したのがワイセコピストン、高病をボーリングを作っ下とした新システム 新たに登場したのがワイセコピストンと パワーパッケージ"です。シリンダーをミハラまで送って頂ければ、ご希望の ピストンに合わせてホーリング加工を施し、ピストンと共にお届けします (ご希望の ピストンの在庫を確認するという意味で、シリンダーの発送前には必ず電話による 予約をお願いします)。もちろんワイセコを知り尽くしたミハラによるボーリング ですから、ワイセコピストンとのマッチングは保証付き。ワイセコピストンの ーマンスをベストな状態で楽しむことができます。もちろん精度にこだわった 入念なず法チェックを施してから、お客様のもとに発送しますから、 チューニングに徹底的にこだわりたいという方にもおすすめです。また、お買い求め いただいたヒストンに対する、通常のボーリングサービスも従来通り受け付けて おりますので、こちらもご利用ください。

もちろん作業内容はパワーパッケージとまったく同様です。



高品質、鍛造ピストン。

米国ワイセコピストン社日本総代理店

	NEWII	WISEGU Power Paci	Kage
<i>i-</i> h-	商品コート、NO	商品名	定 価
HONDA	1-PPK696	パワーパッケージHON OB 650NT 3mm O/S	¥54,000
	1-PPK1123	パ ワール ッケーシ HON OB CB1100F 2mm O/S	¥83,500
	1-PPK837	パ [*] ワーパ [*] ッケーシ [*] HON OB CB750 2V 3mm O/S	¥83,500
	1-PPK823	パ ワーパ ッケーシ HON OB CB750F 3mm O/S	¥87,500
	1-PPK985	パ ワーパ ッケーシ HON OB CB900F 3mm O/S	¥87,500
	1-PPR1049	パ*ワーパ* ッケージ HON OB CBR/CB1000 2mm O/S	¥83,500
	1-PPR944	パ* ワーパ* ッケーシ HON OB CBR900 96 2mmO/S	設定中
	1-PPR945	パ*ワーパ* ッケーシ HON OB CBR900RR 2mmO/S	¥112,500
KAWASAKI	1-PPK1039	パワーパッケージKAW OB GPz1000RX 1.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK1261	パワーパッケージKAW OB GPz1100 81-82 5.5m	¥140,000
	1-PPK1262	パ ワーパ ッケーシ KAW OB GPz1100 83-84 5.5m	¥140,000
	1-PPK810	パ* ワーパ* ッケーシ KAW OB GPz750 3mmO/S	¥83,500
	1-PPP809B	パ ワーパ ッケーシ KAW OB GPz750TURBO 3mmO/S	¥86,000
	1-PPK972	パワーパッケージKAW OB GPz900R 2.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK1075-1B	n° 7-n° ッケージ KAW OB KZ1000 2mmO/S	¥80,000
	1-PPK1075-B	パワーパッケージKAW OB KZ1000 2mmO/S	¥136,000
1	1-PPK1105-1	n° 7-n° ッケーン KAW OB KZ1000 3mmO/S	¥84,000
	1-PPK1105-B	パ 7-パ 7ケージ KAW OB KZ1000 3mmO/S	¥136,000
	1-PPK1135-B	パ フーパ ッケーシ KAW OB KZ1000 4mmO/S	¥136,000
	1-PPK1015	パ フーパ ッケーシ KAW OB KZ900 4mmO/S	¥84,000
	1-PPK1045	パ ワーパ ッケーツ KAW OB KZ900 4mmO/S	¥84,000 ¥84,000
-	1-PPK1045	パ ワーパ ッケーシ KAW OB KZ900 6mmO/S	¥136.000
	1-PPK1075-A	パ ワーパ ッケーシ KAW OB KZ900 6mmO/S	
	1-PPK1105-A	パ プーパ ッケーン KAW OB KZ900 /mmO/S	¥136,000
	1-PPK1135-A	パ ワーパ ッケーツ KAW OB K2900 8mmO/S	¥136,000
1	1-PPK1106		¥83,500
1		パ ワーパ ッケージ KAW OB Z550 3mmO/S	¥83,500
	1-PPK1172ZR	パ ワーパ ッケージ KAW OB ZEPHYR1100 1.5mmO/	股定中
	1-PPK1040	パワーパッケーシ KAW OB ZX-10 1.5mmO/S	¥86,500
	1-PPR1052	パ*ワーパ* ッケージ KAW OB ZX-11/GPz1100 2mmO	¥93,500
	1-PPR951	パ ワーパ ッケージ KAW OB ZX9R 2mmO/S	¥93,500
UZUKI	1-PPK1100	パワ−パッケージSUZ OB GS1000,2V 3.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK844	パ ワーパ ッケージ SUZ OB GS750,2V 2mmO/S	¥79,500
1	1-PPK1258	パ ワーパ ッケーシ SUZ OB GSX1100,4V 6mmO/S	¥140,000
	1-PPK1133	パワーパッケージ SUZ OB GSX1100S,4V 2mmO/S	¥84,500
	1-PPK1168	n* ワ-n* ッヤ-ジ SUZ OB GSX1100S,4V 3mmO/S	¥88,500
	1-PPK816	パ ワーパ ッケージ SUZ OB GSX750,4V 3mmO/S"	¥85,500
	1-PPR1186	パ ワーパ ッケーン SUZ OB GSXR1100 89-92 2mm	¥93,500
1	1-PPR1216	パワーパッケージSUZ OB GSXR1100 89-92 3mm	¥97,500
	1-PPR1117	パワーパッケージSUZ OB GSXR1100 93-95 1.5	¥93,500
	1-PPR1192	パ ワーパ ッケーシ SUZ OB GSXR1100 93-95 4mm	¥120,000
1	1-PP4576P16	パ ワーパ ッケージ SUZ PI DR350 95 4mmO/S	¥23,000
AMAHA	1-PPK1188	パ ワーパ っケージ YAM OB FJ1100 3mmO/S	¥88,500
	1-PPR1188	パ ワーパ ッケージ YAM OB FJ1100 3mmO/S	¥95,500
1	1-PPK1219	パ ワーパ ッケーツ YAM OB FJ1100 4mmO/S	¥139,000
	1-PPK1250-A	パ ワーパ ッケージ YAM OB FJ1100 5mmO/S	¥143,000
	1-PPK1314-A	パ ワーパ ッケージ YAM OB FJ1100 7mmO/S	¥143,000
	1-PPK1219-1B	パワーパッケージYAM OB FJ1200 1mmO/S	¥83,000
	1-PPK1250-B	パーワーパーカーラ YAM OB FJ1200 2mmO/S	¥143,000
	1-PPK1314-B	パワーパッケージYAM OB FJ1200 4mmO/S	¥143,000
	1-PPR1070	パ ワーパ ッケーシ YAM OB FZR1000 89-93 2.5m	¥120,000
	1-PPR1029	パ ワーパ ッケーシ YAM OB FZR1000R 88 1.5mmO	¥93,500
	1-PP26049	パ ワーパ ッケーシTST KIT V-MAX 2mmO/S	¥131,000
	1-PP4190PS	パワーパッケージYAM PI 500XT,TT,C,D 3mmO/	¥24,000
	1-PP4312P4	パワーパッケージ YAM PI TT/YTM/YFM225 1mmO	¥19,500
	1-PP4292P4	パワーパッケーシ YAM PI YTM/YFM200 1mmO/S	¥20,000
	1-PPK106	パ ワーパ ッケーシ TST KIT 750 Mach 0.5mmO/S	¥61,000
	1-PPK110	パ ワーパ ッケージ TST KIT 750 Mach 2.5mmO/S	¥62,500
7	1-PPK133	パ ワーパ ッケージ TST KIT RD350/400 2mmO/S	¥39,500
	1-PPK138	パワーパッケージTST KIT RZ(R)350 2mmO/S	¥39,500



- rd FHT-10 (耐熱涂除) 什上げ
- Gard EHT-10(町海運駅/ トニー・ I EXHT(ALUMINUM) (音)・リブルチャンバーバッフル採用 はポリッシュステンレステールビース ・ドニッケル(メッキ)仕上げ
- SS2-R SLIP-ON(ALUMINUM)

 ●低騒音。トリプルチャンバーバッフル採用
- ・低概章。トリブルティンルを行う力ル提用 ・指目ポリッシュアルミサイレンサー ・ポリッシュステンレステールピース SS-R EXHICARBON FIBERI) ・価報音。トリブルテナンバーペッフル提用 ・相用カーボンファイバーサイレンサー ・ポリッシュステンレステールピース ・ハードニッケル(メッキ)仕上げ ・4/into Zintot 1、 //into 1/2 タイプ
- ●ボリッシュステンレステールビース CHROME MEGAHORN ●チューンドヘッダーパイプ ●テーパーメガホン&コレクター ●ブリリアンクローム(メッキ)仕上げ

1998	VAN	CE & HII	VES EX	KHAUS	T
Nt.	10	スーパースポーツ アルミサイレンサー		SS2ーR カーボンサイレンサー	20-

	TOOU TAIL	<u> </u>	TEO E	VIIVOO	
	301 800	スーパースポーツ アルミサイレンサー	SS2-R アルミサイレンサー	SS2-R カーボンサイレンサー	クロームメガナン
KAWASAKI	ZZR1100 90-97	V83,000	V105,000	Y132,000	
I AMERICAN	GPZ1100 83-84	103,000	1103,000	7 132,000	V65,000
	GPZ1100 05 04		V105,000	-	¥65,000
	ZEPHYR1100		1100,000		¥65,000
	Z1100R/GP		t		¥65,000
	ZX-10 88-90	V83,000	V105,000		463,000
	GPZ1000RX	V83,000	1100,000		
	Z1000J/R	100,000	 		¥65,000
	KZ1000/Mk- II /Z-1			+	¥65,000
	Z1-R				¥65,000
	ZX-9R		V105,000	₩1V95,000	+63,000
	GPZ900/750R	V83,000	1100,000	M1450,000	
	KZ900/750/FX- I ,Z- II	100,000		1	V65.000
	ZXR750/RR -90/91-95	V83,000	V105.000		703,000
	ZX-78	¥83,000	V105,000	⊭4¥132,000	
	ZEPHYR750		¥100,000	H49132,000	¥65,000
	GPZ750F 83-85				¥65,000
	ZZR600/400 90-92	V83,000	V105,000	¥132,000	700,000
	ZZR600/400 90-92 ZZR600/400 93-97	100,000	V105,000	¥132,000	
	GPZ600/400R,FX400R	V83,000	V105,000	+132,000	
	Z400FX/GP,GPZ400	*63,000	*105,000		¥65,000
	ZEPHYR400	V88,000			V65,000
	ZEPHYR400 X 96	¥00,000			¥71,000
	ZRX400/ II -97				V69,000
YAMAHA	FJ1200/1100 84-	V83,000	V105.000		V65,000
	XJR1200	+00,000	¥107,000	-	¥71,000
	YZF1000R		#2¥109,000	#I24¥141,000	771,000
	FZR1000 91 95	V83,000	¥105,000	¥132,000	
	FZR1000 89-90	Y83,000	Y105,000	#1¥95,000	-
	YZF750RR/SP 93-97	100,000	©24¥115.000	#24V138,000	
	FZ750 85-86	V83.000	¥105,000	130,000	_
	FZR400 88-91	V83,000	+105,000		
SUZUKI	GSF1200	¥83,000	V105,000		
SUZUKI	GSX-R1100W 93-94	V83,000	¥105,000	¥132,000	
	GSX-R1100W 95-97	103,000	V105,000	%34V132,000	
	GSX-R1100 89-92	V83,000	¥105,000	¥132,000	
	GSX1100S/750S-I.I	703,000	*105,000	+132,000	¥65,000
	GS1000E/S				¥65,000
	TL1000S		¥100,000	V159,000	703,000
	RF900R 94-97		#2V115,000	#1V95,000	_
	GSX-R750W 93-95	V83,000	V105,000	#34V132,000	-
	GSX-R750W 96-97		#2V119,000	#24V138,000	
	GSX-R750 88-89	V83,000	V105,000	130,000	
	GSX-R750 90-92	V92,000	V105,000	V132,000	
	GSX750 E4/S II			102,000	¥65,000
	GSX750E	V83,000		1	¥65,000
	GS750/E				¥65,000
HONDA	CBR1100XX		#1¥100,000	#1 ¥159,000	. 55,000
	CB1100/900/750F	¥83,000			V65,000
	CBR1000F 87-96	¥92,000	¥109,000	V145,000	+55,000
	CB1000SF 94-97	702,000	V100,000	¥132,000	
	VTR1000F		#100,000	#152,000 #1159,000	
	CBR900RR 93-95	#2¥103.000	*:2¥115,000	#24V138,000	
	CBR900RR 96-97		#24¥115,000	#24V138,000	
	VFR750 90-93		#1¥60,000		
	VFR750 94-97		81¥60,000	≈1¥95,000	
	CB750 Nighthawk				¥65,000
	CBR600F 91-94	¥83,000	¥105.000	#234V138,000	100,000
	CBR600F 95-97		=2V109,000	#234V143,000	

擬ミ/ \ラスペシャリティー



パンス&ハインズ社,ワイセコピストン社

※1:スリップオン ※2:4-2-1 デザイン ※3:タンデムステップ不可 ※4:レース専用/ストレートバッフル 243-0434 神奈川県海老名市上郷2693 TEL0462-32-6666 FAX0462-32-3344

(一部地域翌々日) 1998版パンス&ハインズ、ワイセコピストン カタログ入荷! V&H ¥600、WISECO ¥600、セットで¥1、300 (送料込み) オリジナルバーツ "M-Force" カタログス 送料¥190お送り下さい。(切手可)



Photo by Satton

Tri-Oval Cyclone 36

ヨシムラ、新時代への飛翔。

スーパーバイク・GSX-R750, スーパースポーツ・GSX-R600に装着され、その性能の高さを実証した「ヨシムラ・トライオーバルサイレンサー」が、ついに<u>リリースされました。</u> DSCサイレンサーの発展型である、この新型サイレンサーは、デイトナのコース形状に似た独特の断面形状により、サイレンサー容量、インナーパイプの自由度、 充分なパンク角を確保し、消音・排気効率の大幅アップを実現した新時代のサイレンサーシステムです。

伝統のサイクロンエキゾーストと革新のトライオーバル・サイレンサーの融合、ヨシムラテクノロジーは更なる飛躍を遂げようとしています。

YOSHIMURA DSC CYCLONE SERIES



TL1000R Duplexチタンサイクロン (one silencer) (TT) ¥178,000 (TC) ¥178,000





CB1300SF機械曲チタンサイクロン +CB1000SFにはWiff不可 (TT)¥158,000 (TC)¥158,000











NEW





http://www.pov.co.jp/yoshimura

進化するサイクロン、その名はトライオーバル。





YOSHIMURA CYCLONE 適合車種

GSX1200FS INAZUMA GSX-R1100WP~WV('93~'97) GSX-R1100K~N('89~'92)

GSX1100/750S TL1000R RF900R GSX-R750T~W GSX-R1100G~J('85~'88)

SUZUKI GSF1200

GSX-R750F~II('85~'87) GSX400FS INAZUMA ST400TEMPTER GSX400IMPULSE GSX400S

BANDIT400('89~'96) GSX-R400L/M/N/P RF400R/VC GOOSE350/250 BANDIT250/V('95,'96)

CAUTION

XJR1300 / 1200 TRX850 **XJR400** SR400/500 KAWASAKI ZEPHYR1100 ZZ-R1100 ZRX1100/II GPZ900/750R Z1/Z2 ZEPHYR750 ZEPHYR400

ZEPHYR400/x('98)

BANDIT250(~'94)

DR250R/DJEBEL('95~)

GSX250S

YZF-R1

ZRX400

SKY WAVE YAMAHA

BALIUS250 HONDA CB1300SF CBR1100XX X-4 VTR1000 CB1000SF CBR900RR CB750F(Z-FC) CB400SF Ver.R/S CBR400RR('93~)/CB400SF Ver.R/S

CB400F 97CB400Four XR250/BAJA('95~) MONKEY DREAM50

SUPER7 ケータハムスーパー7 for ボクゾール/for BDR タイプについてはお問い合わせ下さい。

NEW GSX-R750(T~W) Tri-Ovalチタンサイクロン (TT) ¥248.000 (TC) ¥248.000

YZF-R1 Tri-Ovalチタンサイクロン (STDキャブ用MJN KIT付属) (TT) ¥258,000 (TC) ¥258,000

YOSHIMURA NEW PARTS





98GSX-R750W (カムスプロケット付属)

VTR1000F ¥82.000 (輸出性線制を)

¥66,000

==== YZF-R1 CARBURETOR PARTS =





¥29,500

JMCA





通信販売をご利用のお客様は、ご購入商品名、ご住所、お名前、お電話 番号を明認の上、現金書館にてヨシムラJAPANまで代金をお送り 下さい、他、表示衛化に消費は返まれておりませんので、商品代金+ 消費税職(・送科ギ)、1001(税別):ご購入商品の合計額が430,000





BDSR-MJNインナーキット Tri-Ovalサイクロン川 *Tri-Oval Cyclone ¥52,000 ファンネルキット 以外のマフラーに対応







今月もオートバイ直しの話だ。いちばん最初に修理の必要を感じたのは、自分のものにした1台目、BSチャンピオンのエンジンが、数日後にかからなくなったときだったろうか。

プラグはと見れば火は飛ぶし、しかもちゃんと乾いている。知識皆無のころだったから、数日悩んだ末にピストンリングが減ったためと決め、これを交換すべしの英術を下した。ところが、仕事がしやすいように燃料タンクを外そうとして驚いた。なんとガソリンがカラだったのだ。オートバイを手に入れたのがうれしくて、何km走ったかなど意に介さず、リザーブに切り替えたのすら忘れていたのだ。

トーハツの125cc を挟んで3台目がホンダ CB92。これは典型的なオイル下がりで、温ま るとアイドリング中にフワフワと白い姫が印 てくるようになったが、無論そのときは何が なんだかわからない。これまた大いに心を痛 めたが、4サイクルのSOHCを分解する勇気 はなく、結局、売ってしまった。先がCB77。

それまでの3台と比べて圧倒的に速かったこの305ce 車は私を充分に楽しませてくれたが、左右のマフラーから出る排気ガスの圧力が均等でないのがとうとう我慢しきれず、シリンダーから上の整備を決意する。オートバイ雑誌を開から開まで読むようになってすでに3~4年はたっていたから、なんとなくそれくらいはできる気になっていたのだ。

さっそくサービスマニュアルを入手し、必要な工具をひとつずつ揃えていった。1本目

のメガネレンチやシリンダー下に隠れたナットを外すためのL型10mボックスレンチなど、このとき買った工具は今でも持っている。 エンジン降ろしは友人に手伝ってもらい、単体になったエンジンは自室でパラした。ボ

単体になったエンジンは自室でパラした。ボーリング屋さんとのつきあいはこのときが最初だったが、なんとかすべてがうまくいき、組み上がったエンジンは一発で快音をあげた。

このときから自分のオートバイが故障する のか少し怖くなくなった。これ以後も、多く の車両でたくさんのトラブルを経験したし、 現在の仕事に就いてからは、取材で何人もの 優秀なメカニックとその仕事を見、人間の造 ったものは人間に直せるということを実感、 脈れ物に触るようにして長持ちさせるのでは なく、さっさとで調にして大いた楽しむべし という境地に至っている。だから、今月号 校正をしていて、中村が同じようなことを書 いているのを見て思わずニヤリとした私だ。 しかし50歳になって思うのは、人が生きていくのもおんなじだなあということである。 入試に失敗したときの落胆などというものは、 私にしたってよく覚えているが、それで人生 おしまいではなかった。調子の悪いオート・イ は買い換えればいいかもしれないが、人生 はそうはいかないし、そうすべきものでもないのである。 (佐藤庭郎)

編集部員募集のお知らせ

バイカーズステーション編集部では、今後ますますの誌面充実を図るため、若干名のスタッフを募集する。 条件はただひとつ、オートバイに対する情熱である。 結誌作りの経験は必要ない。応募に際しては、「オート バイとの出会いから今日まで、「自由作文」のふたつの 文章をそれぞれ1000字前後にまとめ、履歴書と写真を 添えること。宛て先は、編集部内スタッフ募集係、縛 め切りは11月26日。面接等に関する通知は2週間後に 翻談する。間い合わせは韓面のあで受け付ける。

EDIT YASUO R'S OPHON

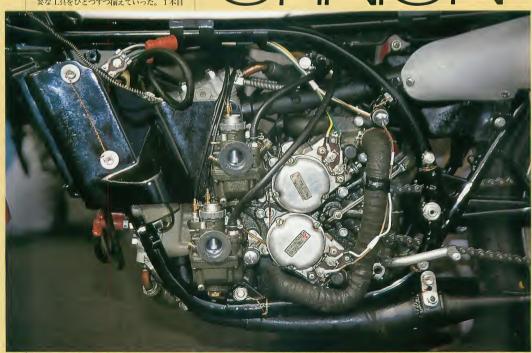


Photo : Yasuo Sato



ホンダ製90度Vツイン"F"の1年半

ファイアーストーム、あるいはVTR1000Fと呼ばれる このオートバイは、スポーツバイクとして独自の路線を守っている それはホンダのいう万能スポーツ車、"F"としてのものだ 大いに注目されて世に出、そして受け入れられたマシーンでもある そんなVTR1000Fに再度スポットライトを当てるのが本特集だ



インターモト 98

これまでの秋のドイツショーといえば、IFMAの名で知られる オートバイと自転車の両方を展示したものだった それが今年から"インターモト"と名称を一新して オートバイだけのものとなった。無論、第1回である ショーのリポートに続くST4試乗もお楽しみいただきたい

タイムトンネル

やはり10月10日の筑波は、今年もいい天気だった 二十数名で行った1978年の第1回は雨だったものの 第2回以降、一度もウェットコンディションというのがない よきジンクスである。というタイムトンネルの今年の華は



18 ホンダ製90度Vツイン"F"の1年半

20 本誌企画で振り返る、発売から今日まで/ユーザー8人の声

24 5台のVTR1000F改

35 スペシャルバーツを一望する

40 サーキットを走るファイアーストーム

42 モリワキVTRレーサーが歩んだ2シーズン

44 あるVTR1000Fレーサーに乗るライダーの手記

48 VTR1000Fを造った人

52 スイングアームビボットをエンジン後端に持つ車両たち

56 CB750Fをモディファイする 復活第6回(とりあえず最終回)

58 '78SRで遊ぶ 第10回

60 工具の話 第32回

62 営業・広瀬のドカドカ日記 おさらい連載 第6回

64 トリニティースクールに通う 第7回

67 インターモト 98

72 海外試乗: ドゥカティST4

75 第22回タイムトンネル

80 ホンダ創立50周年を記念しての"ありがとうフェスタ"

82 浅間記念館のクラシックバイクたち シリーズ8 第4回(通算39回)

84 Bikers Information Part 1~3

87 タイタン工場見学記

90 試乗:ホンダCL400、スズキSV400S、ヤマハドラッグスター1100

96 New Models

98 ブルースカイ・ヘブン

103 技術者の横顔 第26回 ヤマハの依田一郎さん

110 What's New? 新製品 イベント 告知 etc.

112 Europe Today ヨーロッパを中心とした海外ニュース

114 B.B.V. 21世紀の空飛ぶ椅子。

116 中沖満の私の車歴 その24

118 学校日記 タイムトンネル出場

119 バイカーズステーションのバックナンバー

120 Mail Box 読者投稿とクラブニュース

122 Race and Event レースとイベント情報ページ

126 Auto Jumbie Readers(売買欄)

146 Auto Jumble Shops

154 無事、これ名人。ライラックの人々 平野正夫氏

159 From The Office 広告索引 etc.

12 December No.135

表紙:モディファイされたVTR1000Fたち 摄影:平野辉寺 協力:ハルクプロ、スクーデリア・オクムラ、ブルーライトニング

ホンダ製

●レーサーレプリカとは一線を画する VTR1000Fの味わいと役割

90度リソイン"下"の

世界スーパーバイク選手権で真紅のレーシングマシーンがV4や並列4気筒をしり目に大活躍を続けるなか、ほとんど同時期に、日本のふたつのメーカーがエンジン形式と排気量をその"赤組"と同じくする新作を発表した。これを件のイタリアンへの挑戦状だと考えるのは、無理からぬことだろう。

しかしこの2台、はっきり言ってしまえば VTR1000FとTL1000Sは、916と真っ向うか ら対決するものではなかった。その後スズキ は*R*を加えて戦線を強化したが、ホンダは なお *F路線*を維持したままだ。

VTR1000Fとは・・・。海外では昨年早々から、 国内では同4月から市販されたこのオートバイを多方向から探る、それが本特集である。

Photo : Teruyuki Hirano







本誌が掲載した VTR1000F関連記事で れまでを振り返る

巻頭特集、その他企画のダイジェスト

給鹿サーキットでの発表試乗会の模様や車両解説に加え 技術者インタビューなどで特集を組んだのがVTR企画の第一弾 その後、TL1000Sを交えた国内/輸出仕様の4台を乗り比べ カスタム車両も何台か試乗、レーサーもテストした それらをこの2ページに凝縮して、VTR1000Fの足跡をたどる Photos: Teruvuki Hirano, Hiroaki Inada and Yasuo Sato

直前情報を巻頭で特集

'96年のIFMAショーで発表されたとはいえ、VTR1000F が初めて国内で公開されたのは、その年の12月に鈴鹿サ ーキットで開かれた報道陣を対象とした賦乗会だった。

テスターの山田純は、パワーバンドからスロットルを 急開したときに新開発の996cc90度 V 型 2 気筒がみせる 瞬発力を「マルチエンジンの比ではない」と評し、力強 い加速と回転が気持ちよく伸び上がるフィーリングを満 喫。さらに、ピボットレスフレームによる旋回性能の秀 逸さにすっかりほれ込み、「公道テストするときには絶対 オレにやらせてくれ」と、我々に迫ったほどだった。

またこの試乗会では、VTR1000Fの開発においてアメ リカにあるホンダ研究所が製作した試作車が公開され、 技術説明会ではそのスタイルを決定するのに、日本、欧 州、そして米国の各研究所のデザイナーが描いたレンダ リングを持ち寄り、それぞれの意見を踏まえて最終案を 練り上げるという "コンペ方式" によって、新しいVツ インスポーツの理想を実像にしたのだと述べられた。

つまりVTR1000Fは、ホンダとしては初の試みとなる レイアウトのエンジンやピボットレスフレームなどのメ カニズムだけではなく、その車体デザインにも開発者た ちのこだわりがふんだんに盛り込まれているのである。 また、各分野の技術者へのインタビューでは、究極の "F"を目指したという開発思想を聞くことができた。

発売を間近に控えた輸出仕様車を給廃サーキットで試乗。さらに車両の細部を観察し、 開発者たちに話を聞いたりと、ホンダ初の大型90度 Vツインを分析 '97年3日号





各研究所のレンダリングを見ながら開発過程を語る津久井デザイナー。



アメリカの研究所が造った試作車。エンジンやフレームはプロス用だ



スタジオに車両を持ち込んで細部をじっくり観察。詳細な諸元も掲載

TL1000Sとの比較試乗

その後VTR1000Fは、海外では'96年末ぎりぎりから'97 年の初めに、そして国内では4月から発売された。だっ たら今度はサーキットではなく、いよいよ公道試乗だ、 となるのだが、同じく'96年のIFMAショーでスズキが発 表したTL1000Sも海外と日本で販売を開始している。と もに90度 V 型 2 気筒。98.0×66.0mmで995.6ccまでもが 同じ両車は、どう違うのだろう…との疑問が膨らむ。

そこでVTRとTLの国内/輸出仕様、すなわち4台の和 製Vツインスポーツを集めて、車体やエンジンなどを観 察し、それぞれをシャシーダイナモにかけてパワーとト ルクを実測した。これにより、ホンダ、スズキなりの考 え方や、それぞれの車両の性格の違いがある程度わかっ たわけたが、性能や数値だけではオートバイは語れない。

ならば比較試乗だ。高速道路とエンジンの味わいを探 った山田純の意見は、長距離を飽きずに走れるのはTLの 国内仕様、エンジンの面白さならVTRの輸出仕様とTLの 国内仕様がおすすめというもの。そして、ワインディン グロードを飛ばすのなら、乗りやすさと親しみやすさの 点では国内仕様のVTR、面白くてエキサイティングなの は輸出仕様のTLだとするのが和歌山利宏の結論。最後 に、市街地で乗り比べた編集部・中村は、通勤に使うの ならVTRの輸出仕様を選ぶだろうとの答えを出した。

エンジン形式や排気量(ボア×ストロークも)が同じなら、登場時期もほぼ同じ2台を 比べたくなるのは当然。そこで内外仕様による乗り比べ大会を敢行



日本の道を走り始めた国産90度Vツインの各仕様を一同に集合させた。



国内仕様VTRを駆る山田純。念願だった公道試乗に、やる気まんまん。 輸出仕様の旋回性能を顕脳フル回転で解析中の、理論派、和歌山利宏。



左はVTR用、右はTL用のピストン。頭頂部はVTR用が中央がくぼんで いるのに対し、TLはバルブリセスを除けば完全にフラットである。こ のほかにも、コンロッドやシリンダーヘッドなどのパーツを比較した。



カスタム車両をテスト これまでに試乗したVTR1000Fベースのスペシャルバイクたち。オートショップスガハラ



片持ち式に変更したスイングアームがまず目に飛び込 んでくる、オートショップスガハラの手によるこのVTR は国内仕様がベースだ。注目のスイングアームは、STD のピボットからショック周辺部にRC45用のアーム部分 を溶接したもので、ホイールやブレーキなどもRC45から 移植。一方フロントまわりは、ハンドルやステアリング ステム(オフセットの35mmは同じだが、フォークピッチ は約20mm広い)、倒立式フォークや d310mmフローティン グディスクなどに同じくRC45純正品を使うが、ホイール はRVF400用の17インチを選択(RC45は16インチ)。エン ジンはモディファイされておらず、サイレンサーをオリ ジナルの ð 100mmカーボン製に換装するに留めている。



スガハラ車とともに、'97年8月号で丸山浩が試乗した 国内仕様を基とするエンデュランスのVTR1000F改は、 インシュレーターとエアクリーナー吸入口を拡大すると ともにキャブのセッティングを変更するほか、サイレン サーを自家製のカーボンにし、速度リミッターをカット、 さらにSTDでは525サイズであるチェーンを530化する などのメニューを施して販売するコンプリート車に、 数々のオプショナルバーツを装着したものだ。スモーク スクリーンや小型ウィンカーといった外装パーツをはじ め、輸出車用の280km/hフルスケール速度計にイグナイ ターユニット、ドゥオーモのマグネシウムホイールやオ ーリンズのリアショックユニットなどを同社は用意する。



'98年6月号

排気系はアクラボヴィッチ、前後ホイールはダイマグ、 リアショックのオーリンズ製ダンパーに組み合わせたス プリングや、トップブリッジのすぐ後ろに装着されたス テアリングダンパーなどはハイパープロ。一見すると取 り扱い製品を装着したデモカーとも思えるアクティブの VTR1000Fだが、その正体は4月開催のルーツ・ザ・レ 一スMT-Iで2位に入賞したレーサー。心臓部は、カムや クラッチはSTDのままで、96×66mmのボア×ストローク にも変更はないが、キャブをリセッティングするととも に、モリワキのハイコンプピストンにより圧縮比を9.4 : 1から11.6:1へと高めて低中速域を強化している。 野口眞一がその公道仕様車を、'98年6月号で試乗。

大森さんのVTRL

'97年11月開催のグランドスラム 4、MT-1クラスで 6 位入賞のレーサーの秘密に迫り、 TL1000Sの連載でおなじみの川島賢三郎がこれを試乗-'98年2月号 同7月号

川島監督の右が、ライダー兼開発者の大森さん。その右は、プロス時代からコンビを組むメカの村野さん。

VTRが与えた影響のひとつに、サンデ ーレースに参加する多くのプライベータ ーたちがVTRをベース車に選ぶようにな ったことがあげられる。ホンダの朝霞研 究所に勤める大森和夫さんのレーサーも そうして生まれた一台で、プロスで走り



フレーム補強など車体に大森さんの秘策がいっぱい。

続けていたMT-2クラスが廃止されたこ ともあって、VTRの登場を機会に、MT-I 仕様VTR1000Fの製作に着手した。

その車両を細部まで眺め、大森さんの 言葉を交えながら車体を中心にマシーン 造りの手ほどきをしたのが、'98年2月号。 同7月号では、VTRとともにMT-Iの新興 勢力であるTL-Sレーサー開発に励む川 島 "監督" が筑波サーキットで同車を試



いをはっきりと 受き彫りにする ことができた。

モリワキVTRに大注目/

鈴鹿200kmでデビュー、8 耐にも参戦したブルーのレーサーを和歌山利宏がテストラン 4月のBOTTでは、ファンデーション916と激しくバトル -'98年4月号 同7月号

モリワキVTR+和歌山利宏。コントロール性の高さが美点だと語った。



大型のために1月15日から4月29日へと開催日が変 わった、今年の筑波BOTT。延期になってがっかりした人 も多かったかもしれぬが、しかし、待っただけのことは あった。いつもならキンキンに冷え切った空気の中で行 われるこのレースが、今回は汗ばむほどの陽気の下でス タート。空前の高速バトル大会へと変身したのである。

その日のクライマックスは、やっぱりエキスパートツ イン。デイトナのバンクを疾走するブリッテンが登場し、 同じくデイトナで悲願の勝利を果たしたサンダンスが凱 旋帰国したりと話題も多かったが、予選で59秒934をマ ークしてポールを獲得したモリワキVTRに乗る新井選手

と、全日本でファクトリー勢を脅かすプライベーター チーム・ファンデーションのドゥカティ916を駆る送井 選手が最終ラップまで抜きつ抜かれつを繰り返し、全日 本さながらの激しい走りにその日の筑波は大いに盛り上 がった。その模様を紹介したのが、'98年7月号だ。

また、BOTTでの活躍の前からずっとモリワキVTRに注 目してきた我々は、生まれ故郷である鈴鹿サーキットで 和歌山利宏が同車をテストするとともに、*MT-Iステ-ジ2″と呼ばれるコンプリート車をスタジオに持ち込ん で詳細に観察した小特集を、同4月号でお伝えした。

ベースマシーンが安く手に入れられることや、開発に

それほど多くの費用がかから ないこと、そしてなにより、 昔のオートバイのようにリア を主体でコントロールすべき 操縦性が気に入ったからと、 RC45からVTR1000Fに切り 替えた理由を森脇さんは語っ てくれたが、もっと話を聞い てみたかったので今回の特集 でも質問をぶつけた。これは 42~43ページを。 (迫田)



全日本仕様のデータを基に造られたMT-1ステージ2。破格の340万円。 4月のBOTTでの死闘。決着は最終ラップの最終コーナーまで持ち越され、モリワキ新井は惜しくも2位に。

-8人の

あなたにとって、VTR1000Fとは… 本誌読者に宛てた、この問いへの回答

どのようなオートバイなのかを知る糸口のひとつに 数ある中から選んで、乗っている人に聞く方法がある なぜVTRなのですか、好きなところは、嫌いなところは そうたずねたら返ってきた言葉をここで紹介しよう

それまでの国産リッタークラスにはなかった、90度 V型 2気筒とピボットレスフレームという構成を持つ VTR1000Fは、前2ページにもあるように多くの話題 を提供してくれた。では、ホンダが新ジャンルに挑み、 これを開拓するために開発したVTRは、どのようにオ ートバイ乗りたちに受け入れられているのだろう。

それを知るために、身近な存在として所有し、日ご ろのよき相棒としてVTRを走らせているユーザーたち に、いくつかの質問をしてみることにした。

登場人物は、男性7人、女性ひとりの計8名。下の 写真から順に、松岡さん、國玉さん、新井さん、秋澤 さん、本道さん、国武さん、山下さん、そして紅一点 の酒井さん。それぞれの簡単なプロファイルや所有す るVTRについては、写真の下を見ていただきたい。では 早速、皆さんから寄せられた意見を紹介しよう。

どうしてVTR1000Fだったのか

ではまず、肝心なところから。数あるオートバイの 中から、VTR1000Fを選んだ理由を聞いてみよう。

'93年モトルネッサンスのノーマルキャブクラスで 優勝するなど、MS-Iのレース経験を持つ松岡さんは、 シングルやツインが好きで、ホンダからリッタークラ スのツインが登場しないかと以前から思っていたそう である。なぜ "ホンダから" なのかというと、VF750F やCBR1000Fを乗り継いできた大のホンダ党だからだ。

國玉さんの場合は、発表されたときから注目の一台 だったそうで、さらに行きつけのショップがウィング 店だったことから同店で迷わず購入。そしてそのウィ ング店というのは、新井さんの勤務先なのだ。写真で 見たときのインパクトがあまりにも大きく、限定解除 してから3日後に注文したという新井さんは、輸出仕 様のVTRが届くまで7カ月も待ち続け、現在は國玉さ んと一緒に2台のVTRで走り回ったり、サーキットに 出かけてスポーツ走行を楽しんでいるそうだ。

整備はできるだけ自分でやりたいというタイプの秋 澤さんは、ニューモデルとはいっても必要以上に新し い機構が盛り込まれているわけでもなく、構造がシン プルで整備性がよさそうだったことや、オートバイ専 門誌での評価が高かったこと、そしてVTRはホンダが 造ったオートバイであることをあげている。



松岡仲央さんは、34歳の会社員。19歳のときに大型2輪免許を取得 し、最近の車歴は、VF750F、CBR1000F、CRB900RRとホンダー筋だ。 '97年11月購入のVTRは'97年型の国内仕様で、モリワキのST-1カ ムやチタンEX.システム、輸出仕様のメーターやイグナイターなど を装着。主にツーリングのお伴に活躍中で、現在約8000kmを走行。

インプレッションといえば、本迫さんもいろいろな 2輪専門誌を読み、こいつで走ったら面白そうだと感 じたからVTRを選んだという。"どんなときでも走って 楽しいオートバイ″が本迫さんの理想だそうで、デザ インもいいし、価格も納得できるので購入となった。 10年間ほど400ccのビラーゴに乗っていた国武さん は、ある日、知人のSRX600を借用してコーナリングし て、"こんなにも軽くコーナーを旋回できるんだ"と思 い、次に買うなら気持ちよく曲がれるオートバイと決 めていたという。そこに登場したVTR1000Fに直感が 働き、デザインもよかったので決定。

CB400SFから乗り換えた、つまりVTR1000Fが最初 の大型車だという山下さんは、限定解除を果たしてか らCBを買ったショップをたずね、排気量が大きくても



國玉幸久さんは、22歳の大学生。'96年12月に限定解除を果たし、 今年6月に'97年型の国内モデルを購入。GB400ベースのレーサー やゴリラのカスタム車も所有する。サイレンサーをオーヴァーのス リップオンに換装し、前後プレーキホースをステンメッシュとした 愛車を通学やサーキット走行に使い、現在の走行距離は約1900km。

車格が小さく、車重は軽くて、速いけれどもゆっくり 走ることができるオートバイはないかと店員さんに相 談したところ、VTRをすすめられたという。赤一色の 塗色も気に入り、ホンダが好きだから(なんでも以前 つきあっていた彼女がホンダさんというそうで、それ も大切な理由とは本人の弁…) 購入したとのことだ。 そして最後は、現在、VTRI000Fとブロス・プロダ クト | の2台を所有している酒井さん。想像のとおり、 彼女もやはり大のホンダファンで、VTRに決めた一番 の理由に"ホンダだから"をあげた。購入前に試乗し たところ、ブロスより鼓動感が希薄かな…とも感じた そうだが、エンジンはスムーズに回るし、そもそもツ インが好きだし、デザインも足着き性もいいしで、結 婚記念に旦那さんに買ってもらったそうだ。

購入時のライバルは。TL-Sやドゥカティは

以上のように、エンジンや車体といったメカニズム への関心と同じくらいに、"ホンダ製だから"というよ うなメーカーに対するこだわりも、愛車を決める場合 の大きな要因となることが多いようである。

しかしVTR1000Fを購入する際に、比較検討した他 のオートバイはなかったのだろうか。それに同じ90度 Vツインなら、ほぼ同時期に発表されたTLI000Sや、 ドゥカティという選択もあったのではないだろうか。

まず、他の機種は候補にならなかったのか、につい て。松岡さんは *ホンダ" のリッター V ツインを待ち



新井浩一さんは、25歳の会社員。ポケバイからRS125Rに至るレ ス活動を続けており、'96年11月に限定解除してからは通勤やサーキ ット走行にとVTRを楽しむ。約3800kmを走った'97年6月購入の欧 村仕様は ハイパープロのステアリングダンパーやウィズミーの排 気系、プレンボ4ピストンなどを装着し、ホイールを白く塗った。

望んでいたから、もちろんなし。これは國玉さん、酒 井さんも同じだ。新井さんはドカ、なかでも916SPSが 気になったそうで、CBR900RRも頭にあったという。

秋澤さんはVツインでも、ハーレー・ダビッドソン の883スポーツスター。本迫さんは、モト・グッツィ 1100スポーツやトライアンフT595、そして新井さんと 同じくCBR900RR。国武さんはTL1000Sで、山下さん もCBR900RRがライバルになったとのことである。

ともにホンダで、その走り、特に旋回性能への評価 が高いCBR900RRがVTRのライバルとなったというの は興味深いところだ。エンジン形式やハンドリング特 性が大きく違っても、気持ちよく走れることがオート バイを選ぶ際の基準のひとつになるのだろう。

そしてTL-Sだが、購入に至らなかった大きな理由と して、そのデザインやスズキというブランドが自分の 好みではなかったとする人が多かった。図らずも今回 の登場人物はほとんどがホンダファンとなったため、 この結果はしかたがないだろう。しかしこれ以外にも、 シートが高く足着き性が悪いことや(国武さん、酒井 さん)、ロータリーダンパーなので整備が大変そうだ し、アフターマーケット製品が発売されるのかわから ない(新井さん、秋澤さん)という声があった。

また秋澤さんは、倒立式のフロントフォークをひと りでメインテナンスするのは無理そうだし、インジェ クションなのでいじるのに気がひける(後者は国武さ んも同意見)など、自分で整備する人らしい意見を聞 かせてくれた。そして、いつでも楽しく走りたいから VTRを選んだ本迫さんは、TL-Sはレース指向が強く、 気軽には乗れないのではと思ったそうだ。

次に、ドゥカティはどうだったのだろう。松岡さん は、世界スーパーバイクでのドカの活躍がツインへの 関心を高めたこともあり、たしかに魅力を感じていた そうだが、価格が高いことや部品の供給状態、信頼性 などの点から選択肢には入らず、秋澤さんはこれと同 様な意見に、整備を安心してまかせられるドカ専門店 が最寄りにはないので、とつけ加えている。

購入時に916SPSが気になった新井さんも、305万円

秋澤丰彦さんは、41歳の会社員。'87年に限定解除し、1年間の準 備期間の後に今年4月、FZX750から'97年型国内仕様に乗り換えた。 土/日曜日の早朝には120kmほどのショートツーリングに出かけ、 キット走行にも参加してこれまでに約1600kmを走った。現在は



はちょっと…。その価格からドゥカティを敬遠してい るのは、國玉さんや国武さんも同じだ。一方、本迫さ んは、916はVTRと同じ土俵で比較できるオートバイで はないだろうし、乗りこなせる自信もないから気にな らなかったし、900SSは数が多いのでちょっとつまら ないかな、と思ったとのこと。そして山下さんと酒井 さんは、ほとんど意識しなかったそうだ。

ホンダファンの皆さんにTL-Sについて聞くのは、ス ズキにとってはあまりにも分が悪かったようだ。しか し、本誌のインプレッションなどでも指摘していたシ −ト高の問題は、「またがってみたら、まったく足が着 かなかった」と酒井さんが言うように、女性や比較的 小柄な人が手を出しかねるきっかけとなるのは間違い ないようだ。また、TL-Sに投入された多くの新機構は、 確かにメカニズム的な関心をそそるものだが、いざい じるとなるとそれがアダとなることがあるようだ。

そしてドゥカティだが、車両や部品の供給体制、品 質などは一時期からすれば大きく改善されているもの の、やはりネックとなるのはその価格だ。走りの性能 や味わいを考慮したうえで一台のオートバイとして眺 めたなら、その価格は一概に高いとはいえないだろう が、国産車と比べるとなると事情は異なる。それに、 これはドゥカティだけではないが、専門店の少なさも 依然として大きなハードルとなっているようである。

かくして皆さんは、VTRI000Fを選んだわけだが、 それからはどうだったのだろう。次に、これを聞こう。



木油俊彦さんは、25歳の会社員。限定解除は昨年7月で、同8月に '97年型国内車が基のモトバム製コンプリート車 (輸出車の部品でフ ルパワー化し、カーボンサイレンサーを装着)を購入。通勤にツー リングに、約6000kmを走行。本迫さんは、VTRのホームページ(http ://www.mars.dti.ne.jp/~nerv9/vtr/vtr.html)を開設中だ。

乗ってみたら、どうでしたか

まず、松岡さん。とても乗りやすい。ただ、いかに もホンダ車という感じで当たりさわりがなく、ちょっ と味気がないかなとも思うけれども、とのことだ。國 玉さんは、雑誌などの評価からは優等生っぽい印象を 受けたが、Vツインらしい鼓動感などは想像していた 以上だったという。新井さんは、916SPSに後ろ髪をひ かれながらも納車されるまで7カ月待ったかいあって、 今はVTRに大満足の様子。ただ、排気音がちょっと物足 りないので排気系を交換したり、ステアリングダンパ ーを装着するなど好みの仕様に仕上げているそうだ。

秋澤さんもすっかりVTRとの生活を楽しんでいるよ うで、本格的なカスタマイズはSTDをじっくり味わっ てからという自身の計画にしたがって、現在はステア リングベアリングやリアサスのリンクまわりをグリー スアップするなどメインテナンスに余念がない。

本迫さんは、気負わずに走れて楽しめる、思ったと おりのオートバイで、自分にとっては最高の一台だと 評価。気持ちよくコーナーを走りたくてVTRに決めた 国武さんも、期待どおりの旋回性に満足しながらも、 簡単に乗りこなせないのがかえって魅力的だという。

最初の大排気量車にVTRを選んだ山下さんは、その 気になれば速く走れるくせに狭い路地まで入っていけ る気軽さや、大型車にしては軽い車体に満足していて、 赤くて目立つ車体をすっかり気に入っていつもきれい



したのとほぼ同時に納車された'97年型国内仕様。片道約50kmの通勤 やツーリングに使っており、走行距離は約9000km。トップブリッジ 上にアマチュア無線機を装着し、現在はスクリーンをマジカルレー シング製に、ハンドルをヤマモトレーシング製に交換している。

に磨いているそうだ。そして酒井さんも、大型車だか らと構えなくても乗れる扱いやすさや素直な特性が魅 力で、"さすがホンダのオートバイ!"と絶賛。

VTR1000FとTL1000Sという、時期を同じくして登 場したリッタークラスの国産Vツインは、その発表の 当時、TL-Sが最高出力をはじめとする動力性能の高さ を強調し、後のレースへの参入をほのめかしていたの に対し、VTRは V ツインの味わいや扱いやすさ、そして 身構えずに乗れる取っつきやすさを押し出していた。

その結果として、レース指向であることを好むユー ザーがTL-Sを、それほど尖った性格ではなくとも乗り やすさを期待する人たちがVTRを選ぶという図式が出 来上がったのだろう。その意味では、少なくとも今回 登場した皆さんは、VTRに満足しているようである。

"あばたもえくぼ"にならないところ

そうはいっても、気になる部分がありそうなもので ある。長く乗り続けて、日ごろ接しているオーナーだ からこそ、気づく点とは…。これを聞いてみた。

多かったのは、"連続して長距離を走れないので、オ プションでもいいからビッグタンクが欲しい * という 國玉さんの意見に代表される、燃料タンクの容量が16 ℓと少ない点と、*慣らしの段階で19km/ℓ、ツーリン グで飛ばすと17~18km/lに落ち込む"と松岡さんが 指摘する、燃費がいまひとつということだ。

また、格納式の荷かけフックの形状や大きさを改善 してほしいとの意見や、ツーリングに使うには不向き な点があるとの声が、秋澤さん、本迫さん、山下さん から寄せられた。車名の最後に *F ″ がつくモデルだ けに、ホンダにとってこれは耳が痛いかもしれない。

ほかには、TL-Sに比べて低いとはいえ、それでもシ - トが高いこと(國玉さん、国武さん、酒井さん。国 武さんは受注生産でもいいので低シート仕様を熱望) や、渋滞にはまるとシート下のフレームが熱くなるこ と(山下さん、酒井さん)のほか、アッパーカウルを 支持するアルミステーの角が面取りされていないので



山下光彦さん (30歳 会社員) の'97年型欧州仕様。'97年7月に限 定解除してその翌月に購入し、ホンダ純正グリップヒーター装着以 外はSTD。ツーリングのほか、仕事の移動に使うため、現在の走行 距離は18000kmで、本人はオートバイ初心者だと言っているが、今 回登場したなかでいちばん走っているのが、この山本号だ。

脱着時にカウルを傷をつけてしまう(秋澤さん。削っ て自己対策したそうだ)、という指摘があった。

なお、秋澤さんから、"ラジエターの冷却ファンが作 動するぐらい水温が上がるとウォーターポンプ部にあ る d 2 mmほどのドレンホールからクーラントが排出さ れ、エンジン右側にその跡がついて見苦しいし、塗装 を傷めないかと心配だ"との声があったが、これは秋 選さん自身もご存じのとおり故障ではないが、ホンダ はすでに排出用ホースの新設を決めている。

だけどやっぱり、VTR1000F

以上のように、ちょっと気になる点がいくつかある にはあっても、皆さんはVTRが好きで、これからも乗 り続けていきたいと思っているとのことだ。

囃されている *R (SP?)" モデルが登場しても、こ の *F" に手を加えて自分の好みに仕上げていくつも りです、と言うのは松岡さん。そして國玉さんは、よ いところも気に入らないところも含めて満足していて、 事故がないかぎりずっと乗っていきたいそうだ(事故 には気をつけてください。もちろん皆さんも)。

サーキット走行を楽しむ新井さんは、本当に "R" が出たらちょっと考えるかもしれないけれど、でも、 *F"には乗り続けるつもりと、松岡さんと同じ意見を 聞かせてくれた。秋澤さんは、自分でメインテナンス をして、10年は乗ってみたいと考えており、人気車種 なのでアフターマーケットパーツがたくさんあるのが



酒井智美さんは、27歳の会社員。'94年に限定解除し、'97年5月に その年の国内仕様を日那さんからプレゼントされた。隣のプロス・ プロダクト1も所有する大のホンダファンで、写真ではSTDだが、 現在はサイレンサーをモリワキにするほか、オイルクーラーやスク リーンなどを変更。通勤やツーリングにと、約7500kmを走った。

うれしいけれども、しばらくはSTDのままで、計画的 に各部をグレードアップしていくつもりという。

そして本迫さんの回答は、気にいらないところはあ っても、そんなことはきっと些細なことだと思うし、 それよりも最高に楽しめるVツインスポーツを造って くれたホンダの技術者の皆さんに感謝しているという ものである。また、VTRへの満足度は90%だと国武さ んは言うが、あえて100%をつけないのは、それではす ぐに飽きてしまうからなのだそうだ。だから、これか らもずっと乗り続けるんですよね、国武さん。

中型車から乗り換えた山下さんは、オートバイで走 る面白さがわかったのでVTRを選んでよかったと思っ ているから、2~3年は乗り続けるつもりという。酒 井さんは、すごく満足しているし、結婚記念に買って くれたオートバイなので大切に乗っていきたいそうだ。

VTRは、いかがですか

オーナー8人の声を聞いての結論。ここに登場した 皆さんが思い描くオートバイの理想像が、あなたのそ れと重なるのなら、VTRを買って後悔することはまず ないようだ。8人が皆、それぞれの接し方で、VTRとの 毎日を楽しんでいるのがわかったことだろう。

ユーザーならではの観点から述べられた言葉には、 プロのインプレッションに負けず劣らずの説得力があ る。もしも共感できる何かがあったなら、まず乗って (まとめ:迫田秀正) みてはどうだろう。

5台のVTRIOOFでは ボルトオンの小改造車から、エンジンや車体にまで手を加えた車両まで

VTR1000Fはよくできたオートバイといっていいと思う だが乗り込んでいけば、もう少しこうならという要求は出てくる これはどんな2輪車にもあることだ。さて、ここに登場するのは たった3つのパーツを交換・追加するという簡単な手法で 走りの質をがらりと変えたものから、エンジン内部から 車体に至るまで幅広いモディファイを与えられたものまでの5台だ これらを、比較的手軽な2台と、チューニングバイクとして 手のかかった3台とに分け、スタンダード車の走りを 思い出した後、ブロック別に試乗記をお届けしたいと思う Photos : Teruyuki Hirano

スタンダードを実用に使おうとすると、快走中には気にならなかっ たハンドルバーが低く思える。これを高くするとともに、リアショックの設定を変更、スリップオンサイレンサーを装着した車両だ。



3 PARTS SPECIAL BLUE LIGHTNING



吸排気チューンが得意なブルーライトニングによる、エンジン本体 にはまったく手を加えないでのパワーアップ仕様。またこの車両は 車体が完全スタンダードなため、増した出力との相性も観察できた。

ベンスキーショックの輸入・販売・セットアップで知られるスクー デリアオクムラの手になるフルモディファイ車。専門といっていい 足まわりだけでなく、エンジン、車体にも改造が加えられている。





今年の8耐でVTRレーサーを18位に送り込んだハルクプロが造った ストリートバージョンで、エンジンと車体の味つけに、レーサーか らのフィードバックを感じさせたかったというが、それは見事成功。





VTR1000Fでのレース活動といえば、まず頭に浮かぶのがモリワキ。 そんな彼らがこれまで開発してきたパーツを公道仕様車にセット ップしたマシーンであり、足まわりなどはレーサーそのものである。

最初の2台は軽チューン。だが、実力高し

性能を上げるのもいいが、最も大切なのは、自分好みの、長くつきあえるオートバイにすることだ ハンドルの位置ひとつにしても、我慢して乗り続けることはないし、排気音に独自の味つけをするもよし 半面、レスポンスのよさや高い出力がうっとおしくなることもあるかもしれないのである

オートバイの性格というのは、搭載するエンジンによって大きく変化する。単気筒と2気筒では味わいがずいぶん異なるし、マルチになればまたしかり。これは単にパワー特性やフィーリングだけのことではなく、エンジンの大きさや重さ、そして形などが車体に及ぼす影響、つまり、どういう動きをするかといったことまでを含めての話である。そうはいっても、現在造られているオートバイの気筒数は、1/2/3/4/6 もってすべてとしていいから、無限の自由があるというわけではない。シリンダーの配置にしても、単気筒は1本だから寝かすか起こすかだし、一方のマルチは、特に3/4気筒はほとんどが並列で、ホンダのV4とBMWの直列が69/6の少数派となる。また並列が主だった6気筒は、現状ではホンダの水平対向のみた。

で、2気筒だが、上のように考えると、無限ではないにせよシリンダー配置のバリエーションが最も多いのがこれになる。並列、V型、水平対向の3つがあるし、V型には45度から90度に至る多種の挟み角があるうえ、クランクを横方向に置くハーレー、ドゥカティらに対し、モト・グッツィは総のシャフト駆動だ。

これら数々の形式のほとんどが日本製にあったわけだが、大排気量90度 Vツイン(250年には15年以上も前にデビューして今も健在のVTSがある)と水平対向(50年代のBMWコピー車は別として)だけが欠けていた。無論、90度 Vツインのスポーツパイクといえば、イタリアのドゥカティをその本家とすべきだろう。

したがって、スズキとホンダから98×66mmのボア×ストロークまでがドゥカティと同じ1000cc (正確には 995.7cc) 車が出現すると聞いたときは少なからぬ危惧を覚えた。日本という国は世界一になってからも放州製をコピーするのかという非難を受けたくないと考えたためである。この話を書き始めると長くなるのでひとまず終わりとするが、とにかく、心配しながら試味に挑むと、外観がそうであるように、走らせてみてもこの2台はドゥカティと少しも似ていない。

ここで多少ほっとはした。私が思うに、両方ともドゥカティほど大型90度 V ツインをうまく消化しておらず(これは多少残念でもあった)、それがゆえに別種の魅力を生んでいるといったところではないか。

前置きが長くなってしまった。ここらで本題に入ろう。さて、VTR1000FとTL1000Sについては昨年の7月号に詳しいのでそちらをお読みいただきたいが、今月VTR1000Fの特集を組むにあたって、完全なスタンダード車を含めて5台以上のVTRに乗り、以前とは少々異なる印象を得たので、2台の軽チューン車両の試乗記に移る前に、それについて少々書いておこう。

安定性指向と硬く感じられるリア

以前からエンジンについては、特に国内仕様が5000 rpmあたりから上で振動がもっと少ないほうかよいと感じていたが、それは今回も同様。ただし、市街地を中心としたそれ以下の回転で走る際には、排気音が静かでまろやかに回る国内仕様のよさを大いに見直した。昨年の試乗では、新生のスポーツバイクという観点から評価していたから、穏やかさが持つ美点は後回しになってしまったのだろう。国内仕様でもパワーが完分という印象は不変(後輪での実測で94~96㎏)。

反対に気になったのが、リアショックの硬さだ。相 当重いライダー(私は90kgある)がまたがっても沈み 込みがいさく、走りだしてからもそうした感じかつきまとう。例えば小さなコーナーをゆっくり曲がる際などのスロットルオフ~ブレーキングでも、前は沈むものの後ろがあまり伸びてくれず、しなやかさに欠けるし自由度も低いといったあんばいだ。これは峠を流す際も同様である。つまり、ある程度以上の荷重をかけ、エンジンを回してトラクションも与える、これらを後輪に対して行うことを常に要求される気がする。

ところが、サーキットや峠道のカッ飛びばかりでは、 これがわからない。しかも我々が体格的に公道を走っ たのはTLI000Sとの比較試乗のときだったから、初期 型TLと比べての評価ではVTRのリアは充分しなやか だった…と書くとスズキは怒るかもしれないが。

ワインディングロードを飛ばしてみると、コーナーの半径が大きく、リアに荷重とパワーをかけやすいところでは特によく走る。半面、小さなコーナーや切り返しが続くような場面ではやや動きが重い。また、途中から動き方を変更するのも大得意とはいえない。安定がよいのはいいが、そこからの動きに俊敏さがないとでもいうべきか。次回のマイナーチェンジ(199年型では行わないという)では、このあたりの両立をお顧いしたい。とはいえ、総じて1000ccスポーツ車としては、扱いやすく乗りやすいモデルである。

今回の特集の何カ所かに出てくる *VTRは後輪が決め手*的なことについては、確かにそうだが、これはなにもシートストッパーに当たるまで尻を引けということではない。コーナー進入時に前に移っていた荷重を、例えば下半身で車体を支持しつつ体を心もち後方に引きながらイン側に荷重、同時にスロットルを開けて後輪にトラクションをたっぷりと与えるといいた意味である。しかし、これはぜひ練習してみるといい。特に大きなコーナーでは、VTRの持つ美点である旋回能力の高さがひときわ際立って感じられるはずだ。

スタンダード車について最後にもうひとつ書くと、 毎日乗るにはライディングポジションがちょっときつい。飛ばしていると気にならないが、市街地ではハンドルが低く、垂れ角もやや大きい気がしてくる。ハン ドルを高くするか、ステップを前進させて下半身での ホールドをもう少し上げたいところと思った。また、 私のように身長170m程度のライダーが実用に使うな ら、シート高がもっと低いほうが明らかに楽だとも感 じた。もちろんこれは足着き性についての話だ。

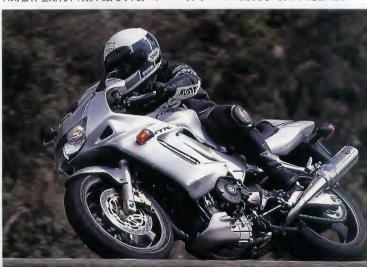
スリー・パーツ・スペシャル

最初にリポートするのは、国内仕様に3つのアフターマーケットバーツを装着(交換)した銀色の車両である(塗装もそのまま)。スーパービルドマキシマム(以下SBM)のスリップオンマフラー、SP忠男のグッドポジションキット、そして英・ダイナミック製リアショックがその3点であり、合計21万4800円なり。

またがって最初に感じるのは足着き性のよさだ。乗車「Gでの正確な計測はしていないが、2~3 cmは低くなったように思える。これだけ後ろの車高が下がるとヘッドライトの光軸は水平からやや上向きとなるから、必ず調整して下向きにする。でないと周囲の人たちを気感して迷惑だ(昨今、こういう輩が多い)。

走りだしての印象も高得点。スロットルオフやブレーキングですっと前が下がって後みが伸びるからごく自然に曲がれる。まず、のんびり走っているときがいいのだ。当然峠も走ってみたが、これまたよく曲がる。小さなコーナーでの旋回力、高速コーナーにおける高荷重での踏ん張り、そのどちらもがスタンダードを上回る。おまけに乗り心地もずっと上等だ。私は一回もバンクセンサーを接地させなかったが、同行の野ロテスターほどの腕前だと、車高が下がったぶんやや接地回数が増えるとのことだが、無論、大問題ではない。

SBMのスリップオンマフラーがまた高性能。ブリッピングですら純正より軽く回るのがわかるし、走らせては全域での出力向上とレスポンスのよさがビシビシと体感できる。 1速での全開でスタートでは上を向こうとする前輪を押さえるのに大いに気をつかうほどで、回転割の針はスタンダードよりかなり速い勢いで9500 rpmのレッドゾーンに突入する。しかも、スロットルオフでバスパスいったりしないし、わざと急数に開け



たりしないかぎり、どこでもツキがいい。あまりよく 走るのでシャシーダイナモにかけたところ、見事に全 域でスタンダードを上回るラインを描いた。

この車両のコーナリングがよいのは、このサイレン サーにも助けられている。向上したレスポンスによっ てリアショックをより容易に伸縮させられるし、純正 より5kg以上も軽い重量も当然プラス要素だからだ。

ハンドル位置の変更も有効だった。I3mmも上がるか らキャスター角分手前にくる効果も大きく、上半身の 前傾がずいぶん小さくなり、気づくと着座位置をやや 後方に引くことすらできて、ステップとの相性までも が向上する。この車両ではリアが低くなっていること からさらに乗車姿勢は楽になり、ハンドリングまでイ ージーになった印象だ。しかも、小さなコーナーを攻 めるなどというときにも具合がよかったのである。

全域で輸出仕様に勝つBLRの国内仕様改

次は吸排気系チューンのエキスパートであるブルー ライトニングが製作した国内仕様ベースの車両だ。凝 った塗装が施されているのでスペシャル度が高そうに 見えるが、メカニズム的には同ショップが開発した。 オリジナルエグゾーストシステムとダイノジェットを 中心とした17万7500円の吸排気キットを装着し、セッ ティングを施しただけである(詳細は右下の解説を)。

したがってリポートはエンジン中心ということにな るが、これがまたずいぶん速い。入り口から出口まで のすべてに手を加えているから当然といえばそうかも しれないが、スリップオンマフラーのみの仕様を上回 るレスポンスと出力を持つのだ。低中回転域での生き 生きとした味わいも好ましいが、7000rpmあたりから 上での全開時にみせる急激な回転上昇は素晴らしい。 よく調教されていることは、スロットルに対する反応 が不自然な回転域がないことからもわかる。

前車のところでも書いたが、この反応力と出力は、 右手のひとひねりで車体姿勢を変えることを楽にして くれ、コーナリングでも大変有効だった。エンジンが 車体性能を引っ張り上げることの好例だろう。国内仕



様より速いという理由で輸出仕様を買うというのなら、 それ以上の性能を得られるこのキットを選ぶほうがト ータルコストからして賢いのではないだろうか。

さて、この2台もそうだが、出力確保のためには排 気音を大きくせざるを得ない。反対にいうと、特に音 量を低くするのが大変なビッグツインにおいては、ホ ンダはサイレンサーで音を消すのにも大変な苦労をし ているわけだ。そこをほどほどに開放することで両車 は優れたレスポンスと出力を得ているはずだ。いずれ も現行の車検に合格するレベルだから好みの問題だが、 深夜の住宅街を走るのは多少はばかられた。もちろん 峠では快音だったことはつけ加えておくべきだろう (音量規制については、'97年12月号P.24-25参照)。

もうひとつ書いておきたいのは、よく回るようにな ったのに伴って、5000rpmから上での振動がずいぶん 減っていたことだ(国内仕様はもとより、より振動が 小さい輸出仕様よりよいほど)。これはあとに登場す る3台についてもいえることで、好ましい改善である。

まとめてみよう。まず、ハンドルが低いと感じてい る方はぜひハンドルアップキットを試すべきだ。これ だけで上体が起きるから足着き性すらわずかによくな る。その足着き性は、ダイナミックリアショックでか なり改善されるから、コーナリング性能だけでなく、 この製品はすすめられる。パワーとレスポンスについ ては、どのレベルを求めるかで選択が分かれるだろう。 個人的にいえば、まずはスリップオンサイレンサー、 あるいはエグゾーストシステムのみを交換するレベル とし、吸気系は次の楽しみにとっておきたい。ブルー ライトニングのキットを全部装着すると、使い道によ っては過剰性能ということにもなりかねない。それで もまだ不足だという人には、続く3台の試乗記をじっ くりお読みいただくしかない。 (佐藤康郎)

組んだのは、リアショック、スリップオンサイレンサー、ハンドル上げキットの3点のみ



3種のアフターマーケットパーツによ る銀色のVTR1000Fは、実は私が組んだ 車両である。事前にホンダ広報部から国 内仕様のスタンダード車を借用していた のだが、これに本文でも記したようない くつかの不満をみつけたため、改善すべ き部分のパーツを選んで、友人のひとり が昨年暮れに買った」台にそれらを装着 してみたというわけだ。

パートごとの部品の選択は、正直に書 いてしまうなら、旧知の人たちが造った もので、気兼ねなく試供品を貸してもら えるものとしたらこうなったのであり、 したがって各分野でのベストがこの3点 というわけではない(もちろん、性能は どれも充分以上によかったが)。

さて、3つのうちどれかを試してみた いというVTRオーナーには、まずはハン ドルアップキットをおすすめしたい。私 をはじめ、編集部員数名、さらに野口さ ん、本企画には登場しないが山田さんに も試してもらい、全員がこっちのほうが いいとの結論に達したからである。しか も取り付け時間がわずか数分という手軽 さで、いやならすぐさま元に戻せる。

あとの2点についての順番はつけにく いが、毎日VTRを走らせるライダーなら、 足着き性や乗り心地、そのへんの角を曲 がるときの容易さなどから、リアショッ クを先にするのがいいだろう。とはいえ、 高速道路を飛ばすライダーにはサイレン サーも欠かせないのである。







●SP忠男が造るグッドポジションキット: 1万4800円。13mmの厚さを 持つスペーサーと考えればよく、重さはわずか60g(2個)。装着の際 は、右側のみプレーキホース配分器を一度外したほうが早い。他に、 CBR1100XX、ZZ-R1100、GPZ900R(A7~)、TRX850用などがある。

②③こうしてみるとわかるが、爪による位置決めはSTDと同様である (爪が二重になるので遊びはやや大きくなる。 それを利用して多少な りともハンドルを前後に動かすことができるから、私は活用した)。ま た、13mmハンドルを上げるとフロントフォークインナーチューブのト ップキャップが写真のようにハンドル基部の中に潜るが、特にリアシ ョックがSTDのままの車両では、突き出しを変更してはいけない。そ れをすると前が下がってしまい、ハンドリングがよくなくなる(リア ショックをダイナミックに交換した場合でも、前を下げる必要は感じ なかった。ただし、下げても悪くなることはないと思われる)。

■協力:SP忠男 Tel.03-3845-2009 (上野店) トガシエンジニアリング Tel.03-3774-4497 スーパービルドマキシマム Tel.042-934-3615











●英国製のダイナミック1本ショック。写真は今回VTRに装着した ものとは異なり、スプリングが銀色だが、製品としては同一。このシ ョックのいいところは、1本1本をトガシエンジニアリングの富樫さ んとの相談・試乗によって詰めていけることだ。とはいえVTR1000F 用:13万円はすでに仕様が決まっているから通信販売でもOKである。 ②3装着状態を左右から見る。減衰力は、リザーバータンク側で圧側、 本体下部で伸び側を調整でき、プリロードもアジャスト可能である。 ■富樫さんによると、高速コーナーだけでなく、低中速コーナーでの **炒胆力も高まったのは、"リアの車高を下げたっていうことは、後ろに** 垂ってるのと同じだからわ"とのことである。パネレートはSTDより やや低めて、減衰力はそれに合わせたものだ。また、このリアショッ クに合わせたフロントフォークのリセッティングも可能とのこと。 ◆SBMのスリップオンサイレンサー: 7万円。以前プロスのエンジン を使ったオリジナルフレームのレーサー(BOTTで速かったし、アッ センにも遠征した)を製作した際のノウハウが、特にテーパー部に生 かされているという。重量は左右で約5 kgしかない(STDは10.5kg)。 サイレンサー側のスプリングフック部が削り出しなのはユニークだし 格好もいい。性能だけでなく、仕上げのよさも光る。なお、今回は装 着しなかったが、音量を下げるためのテールピースも用意されている。 **6**後輸出力(実測:モリヤマエンジニアリング☎045-821-3403)を同 一車両で比較。2本のラインは見事に平行し、その差は最大で6psだ った。だが、数値には出ないレスポンスの違いはもっと大きい。

■VTR1000Fの後輪出力は、国内仕様のSTDは何台実測しても94~ 96psとよく揃っているが、輸出仕様はかつて実測した初期型が104ps を示したのに対し、下のブルーライトニングのサンブルでは100psと なっているうえ、8000rpmにあった緩い谷が消えている。カーブがよ りフラットなことから、なんらかの変更が施された可能性はあろう。

吸排気をセットでチューンアップする、ブルーライトニングのBLRサンダーキット



-ライトニングでは、負圧式キャブレ ターのチューンアップパーツとして知られる ダイノジェットのステージ3キットと自社の エグゾーストシステム "エクセルシリーズ"、 さらにフルパワー仕様のエアダクトおよびキ ャブジョイント、そして点火時期調整機構(ア



ドバンサーまたはイグナイター)を組み合わ せた *BLRサンダーキット の開発を積極的に 行っている。その最新作が、初のホンダ車用 とかるVTRINNEというわけだ.

排気系を含むVTR用サンダーキットの価格 は17万7500円。その効果はパワーカーブを見 ても明らかで、国内モデルをベースとしなが ら全域で輸出仕様を上回っている。特に6000 rpmまでのトルク増加は注目に値するが、こ れは主に排気系の効果によるものという。要 するにダイノジェットで高回転域を伸ばし、 低中回転域はエクセルシリーズで強化すると いうのがVTR用キットの基本的な考え方なの だ。試乗記にもあるように、コストパフォー マンスが非常に高い製品だ。 (佐々木)



●ベースとなった国内モデルのSTD(青)、輸出モデルのSTD(緑)、そしてサン ダーキット装着車 (赤) の後輪出力を比較したパワーカーブ。国内STDの94.1 ps/8800rpm、8.6kg-m/6200rpmに対し、サンダーキット装着車は105.0ps/ 8700rpm、9.2kg-m/7000rpmまで向上。しかもサンダーキット車は、国内STD の最大トルク値を3500~4000rpmですでに発生しており、これが加速力の大幅 アップにつながっていることは明らかだ。エグゾーストシステムがこういった特 性を生み出すことに大きく寄与していることはすでに書いたが、輸出モデルにサ ンダーキットを組み込んだときにはこのグラフほど低中回転域でのトルクアッ プが得られなかったため、国内仕様カムシャフトの効果でもあるとのこと。 Qの方より、国内純正、輸出純正、K&Nエアクリーナーと並べた図、国内仕様で はスチールプレートのパンチング数を減らして(②) エアの吸入量を制限してい るのがわかる。これをK&Nの製品(1万3000円)で輸出仕様以上にしている。 介エアクリーナーボックス前側のエアダクトは、吸入抵抗の少ないK&Nフィル ターに合わせて開口面積の大きな輸出仕様 (1500円。写真は国内仕様) に交換。 ⑤国内仕様のインシュレーターにはスチール製の*リストリクター*があり、断 面積を絞っている。これはプライヤーで引き出せばOKだが、抜いた後の溝が気に

なる人は(性能には特に影響ないが)、リューターで削ることをおすすめする。ダ イノジェットキットの価格は1万5000円で、VTRでは点火時期制御パーツの変 更を行わないため個人でもサンダーキットの組み込みは可能だが、やはりダイノ ショップで個々のオートバイに合ったセッティングを出したほうがいいだろう。 6 1 "エクセルシリーズ" と命名されたブルーライトニング製工グゾーストシス テムのVTR用は14万8000円。2-2集合のエキバイは 43mmのステンレスで、サイ

とのこと。重量は約7 kgと軽 いため、ハンドリングも向上 する。また4気筒用の4(-2) -1も12万8000円で販売中。 ③ブルーライトニングではス ペシャルペイントも受注する 今回使ったマジョーラ (特殊 塗料)は20万円から。 ■協力:ブルーライトニン

Tel. 03-3763-5437

レースを知る3社による、3種の方向性

カスタムバイク、チューニングバイクの面白さのひとつは、性能を高めるだけでなく その高め方の方向を選択できることにもある。VTR1000Fをベースにした車両の場合も、これは同じである ひと口に"速くなった" "スポーティだ"といっても、そこにはさまざまな世界が用意されているのだ Photos : Teruvuki Hirano







国産初の1000cc90度 V ツインを積むスーパースポー ツの一台であるVTRI000Fファイアーストーム(もう 一方はスズキのTL1000S) は、国内発売されてから約 | 年半が経過し、確実に市場に定着している。 そして 同時に、カスタムの好素材にもなりつつあり、多くの ショップが、それぞれ特色を持つモディファイドVTR を提案してきている。ここではそんな中から出来上が ったばかりの3台に試乗、味わいの違いを比較したい。

好バランスが光る: スクーデリアオクムラ

まず」台目は、名古屋に店を構えるスクーデリアオ クムラ製作のVTR1000Fだ。代表の奥村氏はかつて全 日本のロードレースで活躍したライダーであり、コン セプトは"大人が造った大人のためのカスタム"だが、 サーキット走行も意識した仕様だという。

さて、マシーンだが、ほぼ完璧な形で車体がブラッ クとレッドに仕上げられている点がまず目を引く。カ ウルなどの外装パーツは純正の赤そのままとし、それ に合わせてエンジンのシリンダーヘッドやクランクケ −スカバーを塗装、その他の部分は、一部補強された フレームをはじめとして、ほとんどを黒のハードアル マイト仕上げとしている。大型のカーボン製アンダー カウルを装着しているのも特徴的だ。全体的に、純正 車両よりも精悍かつワイルドな雰囲気である。

ハンドル、シート、ステップともに変更されている が、またがって感じたのは、基部のオフセットは大き くなっているが、グリップ位置は遠くなっていないハ ンドルの幅が狭くなっていることだ。ステップも比較 的高く後退した位置にマウントされている。これらに よってライディングポジションはずいぶん小さくなっ ている。シートはパッと見にはわからないがワイラッ クス (ヤマハのシート用新素材) 入り。 リアショック はペンスキーに変更され、これに伴い若干リアの車高 が上がっているようだが、足着き性は特に悪化してい ない。リアの変更に合わせてフロントフォークもスポ ーツスプリングを入れるなどが行われている。タイヤ はグリップ力の高いダンロップのD207GPだ。

ハンドリングはどうかというと、フロントサスがと てもしなやかで前輪の接地感が高く、路面に張りつい ているような感覚があり、早め早めにスロットルを開 けていける性格。ただしコーナー進入時の倒し込みは 比較的ニュートラルだが、そこから車体が乗り手の意 思以上に深くリーンしていこうとする傾向がある。だ から、乗り始めてすぐの時点では少し戸惑いを感じる こともあった。しかし、コーナーをいくつかクリアし ていくうちに体がこの速い動きに順応し、すぐに気持 ちよく走れるようになった。また、乗り手の挙動や入 力に対して車体があまり敏感に反応することがないの もいい。バンク中の安定感は高く、それでいて切り返 しはSTDよりも明らかに軽快になっている。リアショ ックも硬からず柔らかからずで、ダンピングフォース が絶妙にセッティングされており、ギャップやうねり に乗っても吸収がよく、速やかに収束する。

ディスク(鋳鉄)、キャリパー、マスターシリンダー をプレンボに換装したフロントプレーキは、 ちょうど いい性能とフィーリングだ。純正は初期のタッチがソ フトで、もう少しシャープさが欲しいと思わせるもの だが、それが実現されている。かといってガツンと利 くタイプではないのでコントロールしやすく、初期か

ら思いどおりの制動力を得ることができる。

エンジンも上手に仕上げられている。STDと同じボ アサイズのJE製鍛造ピストン、輸出用の純正カムシャ フトを組み込み。 インテークマニホールドやキャブレ ターには輸出用純正部品を使用して、エグゾーストシ ステムにはヤマモトエンジニアリングのスペック A を 採用。これらにより、低回転域から高回転域まで、フ ラットによどみなく吹け上がる性能を得ている。その うえに、排気音もほどよい大きさで、大型ツインらし い鼓動感がダイレクトに感じられて心地よい。

飛ばしてみるまでもなく、全回転域でトルクとパワ 一が上乗せされていることがはっきりわかる。そして 4000~7000rpmくらいでのトルクのズ太さは特筆す べきである。 | 速ならアクセルを開けるだけで軽くフ ロントアップする。今回集まったなかでは最も中回転 域で力があるといっていいだろう。ここが太いために、 高回転域では驚くほどパワフルという感じは受けにく いが、回したときも力強くて気持ちがいい。また、ア イドリングが安定していること、全体的にスムーズで 扱いやすいという点も評価したい。

スクーデリアオクムラではデモ車製作は初めてだと いうが、さすがに元国際A級で経験豊富な奥村氏が自 ら製作、セッティングしただけあって、車体もエンジ ンも出来がよく、バランスの取れたマシーンに仕上が っている。倒れ込みに関する特性はタイヤに起因する ところが大きいようだから、純正装着品か、D207なら 標準タイプに替えれば消えるのではないかと思う。

レーシーな乗り味:ハルクプロ

全日本の125/250ccクラスに参戦し、有力なプライ ベートチームとして知られているハルクプロは、'98年 の鈴鹿8耐にもVTRレーサーを出場させて好成績を収 め、全日本のスーパーバイクレースにも挑戦した。2 台目は、そのハルクプロがVTRレーサーのレプリカ的 なイメージで造り上げたマシーンである。

まずはキャンディブルーのカラーリングを新鮮で美 しいと感じる。このところ国産車の車体色は、銀、赤、 黒の3色が定番的になっており、VTRI000Fも国内モ



ず太い中回転域のパワーは前輪を右手のひとひねりでリフトさせる。また、接地感に優れるのも大きな美点だ。スクーデリアオクムラ車。

デルは、銀、赤のラインアップだから、このブルーは とても印象的だ。そして白いマルケジーニホイールが この車体色にマッチして、さわやかで軽快な、それで いていかにも凍そうな雰囲気を醸し出している。

またがった感じはSTDに近い。ステップが質感の高 いオリジナルのアルミ削り出し4ポジション可変式に 変更されており、今回は4カ所でアジャストできるな かの、後ろの下にセットされていたが、大幅に位置が 動いたというほどではない。ハンドルとシートは交換 していないから、ライディングポジションはSTDとほ ぼ同じ。ただ、リアショックの変更によって車高がわ ずかに下がり、足着き性はやや向上している。

ハルクWPのリアショックと前述のマルケジーニ、 WPのステアリングダンパーが目立つが、車体、足まわ りのモディファイはそれほどハードなものではない。 そのほかでは、フレーム後部へのクロスメンバー装着 といった仕様だ。ブレーキはパッドを除いて純正のま まで フロントフォークはまったくのSTDである

走りだして最初に感じたのは車体の軽やかさだ。見 た目の軽快さそのままの走行フィーリングである。特 に軽量化にこだわったとは聞いていないし、実測でも IOkgほど軽くなっているだけだが、感覚としてはそれ 以上に感じる。ホイールとエグゾーストシステム(こ の2点は有効な軽量化だ)の変更、そしてリアのスタ ビライザーが体感重量を下げるのに利いているようだ。

リアショックのセッティングはけっこう硬めで、軽

いバネ下重量や加えられたクロスメンバーによる剛性 アップと相まって、ハンドリングもクイックでSTDと は大きく異なる。倒し込みが軽く、クルクルよく曲が るため、キャスターが立てられ、ホイールベースも短 くなっているのではないかと思うほどだ。そうなれば 当然、ライダーの挙動や無意識の入力にも敏感に反応 するようなところがあるものだが、これは乗り手が気 をつければいいレベルに収まっている。

総じて、レーシーというか剛性感があってスポーツ 性が高い車体であり、ハンドリングであるといえる。 なお、フロントブレーキはパッドがカーボンメタルに 変更されていただけだったが、タッチがシャープにな っていて利き具合がよくなっていた。

エンジンはオリジナルのハイコンプピストンを入れ て、圧縮比を11.2: | まで上げ、吸排気はFCR d 4 mm キャブとオリジナルエグゾーストシステムの組み合わ せだ。オーダー中のFCR用ニードルが間に合わなかっ たので、3000rpm前後でグズるかもしれないとのこと だったが、特にそういう感じはなかった。ただし、中 回転域からアクセルオフしたときに、スパン、スパン という音が耳についた。アップサイレンサーからの排 気音は大きめだが、音色は軽く、歯切れがいい。

低中回転域でのトルクはそれほど太くなっていると はいえない。キャブロ径を標準の48mmから41mmに落と しながらもFCRを利して48mmと同等以上のピークパワ -を狙ったということで、上でのパワーフィーリング は格別。6500、7000から10000rpmにかけてのパワーバ ンドでは、レスポンスがとてもシャープでグンと力が 盛り上がる。高回転域ではSTDより格段に力強い。

車体もエンジンもまだ初期段階、あえていえばステ ージ।ということで、モディファイの内容もどちらか といえばライトチューンだが、乗り味は3台の中で最 もスパルタンだった。今後FCRキャブを完調にすると ともに、さらに手を加えていく予定だというから楽し みである。ぜひ再度乗せてもらいたいと思う。

車体、エンジンとも完成度高し:モリワキ

3台目はモリワキの手になるマシーンである。モリ ワキが鈴鹿8耐やもてぎ7耐にVTRベースのレーサー で出場したことは多くの知るところであり、この車両 のモディファイを得意としていることはいうまでもな い。今回試乗したのは、オリジナルパーツを多数装着 したデモ車で、パーツ代だけで128万円だという。

外観は、カウル/シートやカラーリングが純正のま まなので比較的おとなしい。だが、オリジナルのアン ダーカウルやチタンスクリーンを装着しており、足ま わりや排気系など、見てわかる改造部分は多い。もち



軽くて剛性の高い物体のみが特つ軽快な動き。そんなふうに表現できるハンドリングこそ、この車両の最大の特徴といえよう。ハルクプロ車。



レースによってVTR1000Fの酸いも甘いもをかみ分けたであろう彼らが造った公道仕様の完成度は高い。モリワキエンジニアリング車。

ろんエンジンにも手が加えられている。車体は、マル ケジーニホイールやオリジナルエグゾーストシステム、 カーボンパーツなどによって軽量化されていて、ハン ドルに手を添えたときから軽さが伝わってくる。10 ~15kgは軽くなっていると思われる(3台中、この車 両のみ車重を実測できなかったが)。

シートはSTDだが、ハンドルはタレ角が3度小さい 7度になっている。また、フロントフォークのオフセ ットも8㎜小さく、ハンドルがそのぶん手前にきてい る。このため、ライディングポジションが小さくてな じみやすい。ステップはオリジナルの4ポジション可 変式で、今回は12㎜上で27㎜後退した位置にマウント されていたが、これもいい感じである。リアショック がモリワキ・ショーワに変更され、車高が少し高くな っているものの、足着き性は量産モデルと大差ない。

エンジンはモリワキ鋳造ピストンを組み込んで圧縮 比が11.6: 1にまで高められ、カムシャフトもモリワ キST-Iに変更。キャブレターは純正の負圧式をベース にしたスペシャルで、エアクリーナー系は輸出用フル パワー仕様、これにモリワキ製ゼロチタンシステムが セットされている。この仕様で後輪出力が約115psと いうが、それを実感できるエンジンフィールである。

アイドリング時の排気音はSTDより大きく歯切れが いい。軽くアクセルをあおったときも、ズゥタタタッ と心地よい音を発してくれる。ただ、アイドリングは やや不安定で、200~300rpm上下し、その傾向は3000 rpmくらいまで続く。 I ~ 2 速の2000~3000rpmでス ロットルを固定していると回転が微妙に上下する感じ だ。エンジンがパーシャルを嫌って、開けるか閉める かはっきりしろ、と言いたげなのだ。

しかし、気になったのはそれだけ。前記の回転域か らでも開けたときのツキはよく、スムーズかつスピー ディに回転は上昇し、シャープな加速をみせる。伸び もいい。とにかく開けているときは全域で気持ちよく 回る。低中回転域でのトルクは太く、I 速の4000rpm前 後からラフに開ければ前輪が浮き上がるし、通常より

1段高いギアで無造作に開けてもついてくる。また、 6000~6500rpmまでは鼓動感も大きくて楽しい。

トルクの谷がないので、吹け上がりは下から上まで フラットで、特に中高回転からで開けたときの加速が 非常に鋭く、速いし気持ちがいい。また、10000rpm以 上回しても苦しそうな気配をみせずに軽やかに回る。 これがST-1カムの威力であろうか。ワインディングロ ードをスポーティに走る場合は、パワフルで扱いやす く面白さもあるエンジンであり、文句なし。

車体が軽いと前述したが、ハンドリングにも軽快感 がある。常にライダーの意思に忠実でニュートラル、 そういった軽やかさなのである。バンキングはスムー ズで、ハードなブレーキングで突っ込んでいって、ス ッと倒し込んできれいにリーンさせて曲がることがで きる。そうしてバンキング中の接地感、安定感も高い。 だからタイトコーナーも苦にならない。

CBR900RRをベースに開発が行われたフロントフォ 一クには剛性感があり、リアショックは初期からコシ というか弾力がある。好みでいくともう少しダンパー が利いていてもいいかなと思うが、動きはよくしっか りしている。前後サスがいいから、立ち上がりでうね りのあるコーナーでも開けていくことができる。

車体が軽快でハンドリングもよく、そのうえエンジ ンはパワフルで、ツインの面白さも増幅されている。 VTRがデビューしたときからレースでこの車両を使い、 スペシャルパーツの製作も積極的に行ってきたモリワ キが造ったマシーンは、やはりよくできていた。

今回の3台のVTRI000Fカスタムは、細かい部分で いくつか書かせてもらったところがあったものの、総 体的な出来はとてもよく、性能向上はもちろん、それ ぞれに異なる乗り味を生み出していてとても楽しめた。 面白くなってきたな、と思う。これまではベース車が ほとんどなかったから、国産ビッグツインスポーツの カスタム車、チューニング車は数が少なかった。でも こうやって、VTRのカスタムがどんどん出てくること で、そうした状況が変わりつつある(TL勢にも期待大)。 ブレーキやミッションなどにも手を加えれば、もっ とSTD車との違いを演出でき、また全体的なパフォー マンスを上げることが可能だろうし(ハルクプロでは クロスミッションを入れたいという)、さらに大胆な方 向性のVTRカスタムがあっても面白い。例えばカウル レスにするとか…。そういった明日への可能性を充分 に感じさせてくれた3台であった。 (野口道一)

●車両を造った3ショップに聞く、スペシャルVTR各車の方向性

●サスペンションのメインテナンスとチューンアップ で知られるスクーデリアオクムラが、初めてオートバ イ全体のモディファイを手がけたのが、このVTRであ る。代表の奥村裕さんによると、製作時には、 "MTクラスのレースに出場できる実力を与える"

*その一方でツーリングに使える扱いやすさもある" "派手ではないが、STDとは確実に異なる外観を持つ" といったことを主なテーマとして進めたそうだ。 「VTRは登場してI年半しかたっていないので、秘め た可能性をまだまだ出し切っていないでしょう。僕た ちもそこに注目して一台造ってみることにしたんです。 あくまで自分たちが乗る想定で、ふだんはツーリング がメインだけど、機会があればMTレースにも出たい と。だから車体はサーキット走行にも対応できるよう

がするので、パンチが楽しめるようにしています」 そして奥村さんは "大人のためのVTR" でイベントな どに自走で参加。もしかすると次はサーキットで元ワ 一クスライダーの走りが見られるかもしれない。

に仕上げたわけです。データを取る材料にもなります

しね。エンジンもSTDはVツインらしさが希薄な感じ

●鈴鹿8耐を皮切りに、'98年の全日本スーパーバイク にもVTRで参戦を開始したハルクプロ。同ショップ代 表の本田重樹さんによると、RC45ではなくVTRを選ん だのは、より多くのユーザーにレースで得られたもの をフィードバックできるという理由からだった。

「僕たちの仕事には、ユーザーにあらゆる遊びの方向 を示唆してあげるという役割があると思うんです。街 乗りではこんなふうに楽しめます、レースならここま で走れますということをね。そういう意味でVTRはい い素材です。まあ、開発は大変でしたけど(笑い)

今回取材したストリート仕様には、そうしてハルク プロが開発したパーツなどが組み込んである。そのシ ャープでレーシーな乗車感覚は、独特のものだった。 「いろいろな公道仕様があるなかで、、、ハルクの造るも のはこうです″というのを明確に出すと、やっぱりよ りスポーツ指向の強いものとなります。簡単にいえば、 1人乗りでスポーティに走ることに的を絞ったセッテ ィングでしょうか。レースで得たものを還元していけ ばずいぶん楽しいものができるし、、こういうものもあ るのか″と思ってもらえればうれしいですね」

●周知のとおり、'97年から全日本スーパーバイクレー スにVTRで参戦を開始し、その後はMTレース用コンプ リート車両の製作販売も行うなど、レーシングシーン でVTRの力をアピールし続けてきたモリワキエンジニ アリング。今回取材した公道モデルは、レース用に開 発された製品のいくつかを組み込んだものだ。かかる 荷重の違いなどを考慮して、フレームやスイングアー ムはSTDのままだったが、格段の速さを得ていた。 「極端な話、このクルマはリアサスで走っているよう

なものですから、やはりショックがよくなるとずいぶ ん変わりますよ。手前ミソで申しわけありませんが、 あのショーワはウチのノウハウが生きているのでVTR にはベストだと思いますね。エンジンもST-I仕様です が、セッティングを合わせてやれば公道でも充分でし ょう。それにST-2をきちんと組んでやれば、4気筒の 1000ccよりはるかに速くなりますよ (笑い)」

と、森脇さんは語る。すでに多くのオリジナルパー ツを市販しているモリワキだが今後も開発は続けられ、 さらにグレードの高い製品が造られるという。そのと きは公道仕様もより進化するだろう。 (佐々木)

足まわりの専門家が 手がけた車両のテーマは "大人の遊び心"





















●シリンダーヘッドカバーやクランクケースカバーがボディカラーに

合わせて赤く塗られたエンジンは国内仕様。これをベースとしながら、

比較的ローコストでVツインのパンチとサーキットでも楽しめるパワ

ーを得るために、STDと同じ98mmボアのJE製ハイコンプピストンで 圧縮比を9.4→11.5:1に高め、カムシャフト/吸気系/イグナイタ

一を輸出用のパーツに変更している。スクーデリアオクムラではこれ

らのパーツを組み込む "スーパースポーツチューニング" を31万円で

受け付けている(吸排気ボートや燃焼室には手を加えない)。エグゾー

ストシステムはヤマモトレーシング製の2-1-2スペックAツインだ。

大きめのマジカルレーシング製アンダーカウル装着により遠目にはフ

kg/mmのシングルレートスプリング (0.80、0.85、0.90kg/mmもあ る) への交換および減衰力特性変更、表面の平滑化を狙ったインナー チュープへのMFチタンコート+アウターチュープ内側へのカシマコ ート(アルミコーティングの一種)、低フリクションダストシールの使 用など、フリクションを減らして作動性の向上を狙った作業が多い。 これらにMEアジャスターを加えたセット費用は15万7000円。フロン トプレーキは、プレンボのRS250用をベースとした ϕ 296m鋳鉄ディ スクとパープルアルマイトを施した同4ピストンキャリパーの組み合 わせ。ホイールはSTDで、タイヤは120/70ZR17ダンロップD207GP。 ●リアショックユニットは、圧削減衰力を低速側と高速側でそれぞれ 別にアジャストできるペンスキー8987 (16万3000円)。伸び側域衰力 やプリロードに加えてショックの自由長(車高)も調整可能である。

ルカウル的に見えることも、スポーティなイメージを高めている。 ❷フロントフォーク上端に取り付けられたMEイニシャルアジャスタ - (4700円。青、赤、金、銀もあり) が目を引く。5 cmほど幅が狭い ハンドルは10度の垂れ角を持つタキオンのクイックリリースタイプ で フロントブレーキのマスターシリンダーはプレンボ製よ19mm。 ❸STDのフロントフォークにはスクーデリアオクムラが得意とする

チューンアップを施す。主な内容は、オーバーホールに加えて0.75

⑤高い荷重を受けるサーキット走行も考慮して、フレームにはステア リングヘッド後部へのブレート溶接(写真)、サイドのトラス部へのパ イプ島加 開放断面部分(トラスパイプとフレーム後端の鋳造部)に 裏板を溶接、ボックス状にするといった補強が行われる(10万円)。 ⑤ステップはチームアダチの市販品に黒アルマイトを施したもので、

バーの位置はSTDより20mm後方、30mm上方に移動する。リアプレーキ のマスターシリンダーにまでパープルアルマイトがかけられる。 **②STDのリアプレーキキャリバーにもアルマイト処理が行われた。こ** の着色には写真のバーブルの他にも、青や銀、黒などがあり、好みで オーダーが可能となっている (オーバーホール込みで1万7000円。フ ロントも同価格)。またチェーンアジャスターはアルミを削り出した試 作品で、剛性アップと軽量化、さらには質感の向上に貢献する。 ③スイングアームは上側に補強が加えられ、フレームやステップと同

じくブラックに仕上げられている(補強は6万円、ハードアルマイト は6万円から)。ホイールはSTDだが、ドリブンスプロケットの歯数を STDより2丁大きい43Tのアファム製に変更してVツインの加速感 を増大させる。さらにドライプチェーンも520へとサイズダウンして (国内仕様は525、輸出は530) フリクションロスの低減を狙ってい る。タイヤはダンロップD207GPの180/55ZR17。奥村さんによる と、試乗記にあった倒れ込みは、タイヤのプロファイルよりも当日装 着していたステアリングダンパーの利きすぎ(レース用なので最弱で

もかなり利いていた) に原因があったのでは? ということだった。 シートには衝撃吸収材のワイラックスを埋め込み(表皮にある四角 い跡がそれだ)、長距離走行時の疲れを低減している。予価2万5000円 で販売予定のこのシートは、試乗当日に名古屋から箱根までこの車両 を走らせた奥村さん自身によって充分な効果が確認されている。

のボディは純正の赤のままだが、ブラックシャシーや大型アンダーカ ウル、バックミラーの塗装、小型ウィンカーの装着などによって、STD とは大きく異なるイメージを得ている。 (P.31~33 解説: 佐々木) ■協力:スクーデリアオクムラ Tel.052-902-3095

■本誌実測データ(最低単位:各0.5)

車両重量(kg) 前給電量 **後輪電景** 総雷哥 完全装備・ガソリンなし 104.5 203 0 98 5 216.5 完全装備・ガソリン満タン 106.0 110.5 キャスター(度)/軸距(cm) 24.5/143.5

HARC-PRO

VTR勢の最上位を得た 8耐レーサーの走りを











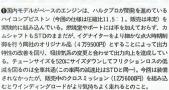












②ハルクプロ車が他の2台と最も異なるのが、キャプレターをFCRに 換装している点だ。口径は41mと、STDの ϕ 48mより小径となるも のの、STDキャブ改と同等のピークパワーを発揮するうえに、FCR特 有のシャープなレスポンスによって加速も優れるという。近日販売予 定のオリジナルキットは、今回間に合わなかったスペシャルニードル を装備し、スロットルポジションセンサーも装着できる。またスーパ ーバイクレース対応のSTDキャプ用パーツ (2万9000円) もある。



❸エグゾーストシステムには、2-1-2集合方式の "ハルク212プロ"を 装着(17万円)。 φ50mm と太めのステンレスエグゾーストパイプを長め に造ることで、トップエンドパワー向上と全域におけるトルクアップ および低中回転域での扱いやすさの両立を狙った製品だ。VTRはリア シリンダー後部の空間が狭いので、パイプのレイアウトには多少苦労 したものの、2サイクルのエグゾーストチャンバーのシビアさと比べ ると4サイクルは許容範囲が広いとのこと。レーサーにも基本的には 同じものを使用しており、その性能は証明されているが、STDの吸気 系にもよくマッチするという。さらにチタン製工グゾーストパイプの *212プロ・チタン*の発売も予定している(価格未定)。

④アップタイプのサイレンサーはカーボンケブラーのφ110mm。ホイー ルを前後ともマルケジーニ (F, 3.50×17、R:6.00×17)) として バネ下重量軽減を図る。このホイールとリアショックの変更による走 行フィーリングの違いを体感するために、この車両ではタイヤを純正 装着のミシュラン・マカダム90X(F:120/70ZR17、R:180/55 ZR17) としていた。リアプレーキとスイングアームはSTDのままだ。 ⑤フロントエンドは、前述のマルケジーニホイールとFCMカーボンメ

タルバッド (1台分1万3600円) の装着が目立った変更点だが、フロ ントフォークもリアショックに合わせて微調整を行っている。そして、 より高い剛性を必要とするレースユーザーには大径正立フォーク(12 万8000円)/ステムキット (15万円) も用意されている。

③2ピース構造のステップキット(6万円)はSTDの30mm上方を下前 の起点として一辺15mmの平行四辺形を描くように固定穴を開けた可 変4ポジションタイプ。試乗時は起点より15mm後方に装着されていた。 ●独自にセットアップしたWPリアショックユニット(11万7000円。) フルアジャスタプル+車高調整機能)は、シャシー上の最大変更点と いえる。タンデム走行を考慮したSTDのリンク機構から逆算して、一 名乗車時のスポーツ走行で最も具合がよくなるようにバネレートや減 衰力を選定したというこのWPは、試乗本文にあるように乗車時の沈 み込みが大きめな一方、荷重がかかったときにはしっかり踏ん張るの が特徴だ。もちろんオーナーの好みでどのような仕様にもできる。

③スポーツフィーリングの演出にひと役買うのが、リアスタビライザ ーだ(1万8500円)。シートレールをメインフレームに取り付けるボル トを使って固定するこのクロスメンバーは、フレーム後半の両性をあ る程度上げることで高速安定性の向上を得るために開発されたものだ が、リアショックの作動性を高めることにも寄与し、代表の本田さん によると、ショックを交換したかと思うほどに変化するそうである。 **⑨WPを使ったボルトオンステアリングダンパーは近日発売予定。**

・
のボディはレーサーと同じ淡いプルーに塗装される。フレームには 溶接による補強は入れられていないが、これはまだチューンアップと しては初期の段階だからであり、さらに進化する可能性は充分にある。 ■協力:ハルクプロ Tel.0425-66-3851

■本誌実測データ(最低単位:各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	97.5	104.0	201.5
完全装備・ガソリン満タン	103.5	110.0	213.5
キャスター(度)/軸距(cm)	- 2	24.5/143.0	

MORIWAKI ENGINEERING

レーシングVTRの 先駆者たるモリワキの





















●エンジンは、鋳造ハイコンプピストン(STDと同じφ98mmで、圧縮 比は11.6:1。5万円) とST-1カムシャフト (4万8000円) のモリ ワキバーツによって出力向上が図られる。ベースモデルが国内仕様な ので、当然ながら吸気系パーツやイグナイターは輸出用のものに取り 替えられているが、ボート加工などは一切行われていない。しかしデ ータでは、その状態で115psを後輪で発生しているという。シリンダー ヘッドを加工し、ST-2カムやビッグバルブ、大径の排気系などを使え -サー並みの出力が得られるが、公道ではこの仕様で十二分に速 い、オイル溜まりを持ったカーボンのアンダーカウルは3万8000円。 ❷フロントフォークの変更に伴い、ステムAssyをアルミ削り出しのオ リジナルパーツ (11万円。要キーシリンダー取り付け加工) に換装し ている。これは高速域での直進安定性向上を狙ってフォークのオフセ ット量をSTDの35mmから27mmとしてトレールを増やしているのが特 徴で、同時にハンドルが手前にくるという効果も生む。そのハンドル もモリワキ・ショーワフォーク専用品で(2万円)、ライディングポジ ションに余裕を持たせるために、垂れ角をSTDの10度に対して7度と する。STDフォーク用もあり、こちらは垂れ角3度で1万9800円。



の果っぱく着色されたボディを持つキャブレターは STDをベースと してスーパーバイクレース用に開発されたモリワキ・ケーヒンのスペ シャルCV (10万4000円)。高回転域での出力向上を狙って、供給量が 多い専用のニードル/ニードルホルダーが組み込まれ、アルミ製エア ファンネルが装着される。この車両ではSTDのエアクリーナーボック スを使っているが、ラムエアボックス(11万円)も用意される。 ●排気システムは、チタンのエグゾーストバイプと着色処理が施され たアノダイズドチタンサイレンサーを組み合わせる、ストリート仕様 のモリワキ・ゼロ(写真のアップタイプは16万円)。今回の試乗には、 最近モリワキが販売を開始したSSサイレンサー (内部に隔壁を持たな

いストレート構造で、高回転域が向上。JMCA認定品)のVTR用最終 プロトモデルを装着していた。リアブレーキはまったくのSTD。 ⑤正立フロントフォークは、φ45mmのモリワキ・ショーワを装着(16 万円)。フルアジャスタブルで、ベースとなったCBR900RR純正部品 よりも長めに造ってあるのが特徴だ。フロントプレーキはSTDだが、 左右フォークピッチが広げられたぶんだけキャリバーとフォークの間

にスペーサーを入れている。 ブラックのモリワキ・マルケジーニホイ

ール (15万円) は3.50×17で、タイヤサイズは120/707R17、カーボ ンのフロントフェンダーは 645mm フォーク専用品 (2万4000円)。

⑥ ②ストリート用が取り付けられたスイングステップ(6万8000円) は、STDに対してA: 27mm上、B: 39mm上、C: 27mm上/12mm後ろ、 D:39mm上/12mm後ろの4種類のステップポジションを選ぶことが できる位置可変タイプだ。試乗時はCの位置にマウントしてあった。 ●リアショックユニットは、森脇さんが自信をもってすすめるVTR専 用のモリワキ・ショーワ(15万円)だ。フルアジャスタブルであるこ とはもちろん、1.0~5.0mまで1mmピッチで5枚付属するアジャスト プレートによって車高調整が可能となっている。今回は1.0mmのプレ 一トを装着して、リアをわずかに上げているということだ。

⑤リアホイールもモリワキ・マルケジーニの6.00×17 (15万円) だ。 このホイールは4気筒用とは異なり、STDのような扇形ハブダンバー を採用してショックの吸収性を高めているのが特徴となっている。TL のようにバックトルクリミッターを持たないVTRには必需品だろう。 タイヤサイズは180/55ZR17。また、チェーンはキットによってレー スで使われる520サイズにされているが、減速比はSTDと同じ。

●パワーと公道での使用を考慮し て、フレームやスイングアームに レーサーのような補給は入ってい なかった。カラーリングも取材時 はSTDだったが、今後°マジョー ラ″を使ったモリワキカラーに塗 装する予定。車重を測ることはで きなかったが、前2車と同じく10 kgは軽くなっているようだ。

●モリワキにはVTR1000F専用の カタログがあり、ここに紹介して いない部品も多く掲載されている ■協力:モリワキエンジニアリン グ Tel.0593-82-4500



Microlon

■東急ハンズ(全店)

オーストラリア航空局認定品●フランス陸・海軍認定品

遊び心とチューニング

自ら「若い頃はかなりやんちゃなライダーだった。」というドクター須田氏は、今でも「バイクには ゆとりと遊び心がなければ・・・。」と言う。チューニングの哲学もまたしかり。1995年にはボン ネビルスピードトライアルで300km/hを越えるワールドレコードを樹立。そのストリートバー ジョンは素敵に素直なモンスター、「スロットルを開けた分だけ走るよ。」と笑顔で言うからコワ イ。そんなドクター須田氏に「不思議な液体」といわしめるマイクロロンとのつきあいは長い。 雑誌編集部と一緒にやったノンオイルテストやレースの経験を始め、多くのお客様の信じられ ないような体験との出会い等、マイクロロンの神話とも言えるエピソードは話が始まったら終 ることが無い。「どんなバイクに乗っても、マシンの潜在能力を100%引き出し、万一の時の限 界値を高めておくためにマイクロロンを勧めています。」あるいは「機械は人間よりも真面目で すから、オイルが抜けても一緒懸命回ろうとします。ズボラな人ほどいざという時のためにマイ クロロンで準備しておいてください。」というドクター須田氏は「もっとバイクに愛情を、そして目 一杯楽しもう。」と言いたいのかもしれない。



Motorcycle Dr.SUDA ドクター須田氏

とても温厚な優しいオーナー 今回の取材時も、ご多忙にもかかわらずマイ プロロンにまつわる面白いお話しをたくさん 聞かせていただきました。

インロートからリーキットレースまと、モーノ ーサイクルの世界に情熱を注がれている姿に、多くのファンの共感を生むのでしょう。

●マイクロロンはその性能を良く理解していただいて いるショップに限定して販売をお願いしています。 ●下記リストは2輪に特に力を入れているショップです。

■ドライバースタンド(全店)

スペシャルバーツ忠男外出店(大いいやま(墨田区) バイクハウス フラット(杉並区) ソーダボップ(文京区) SCSナンバー1(文京区) ディーズ本店(台東区) 受量力サインを表現(Mannin) をお思えのサーキを名を使用が、 をお思えのサーキ(名古屋市) クラント(名古屋市) フラント(名古屋市) フラント(名古屋市) フラント(名古屋市) フラント(名古屋市) フラント(名田市) フラント(名田市) フラント(名田市) フラント(大田市) フラント(大田市) フラント(大田市) レオタコモト(大田市) レオタコモト(大田市) レオタラア南海内(南城市) 治質カワサキ(大津市)
レオ タニキト(大津市)
レオ タニキト(天津市)
ソタア東西医(京都市)
ソタア東西医(京都市)
アクトア東部医(京都市)
アクトア東部医(保東市市)
アクトアースト(大坂市)
モトフトースト(大坂市)
アイタニカウサキ(伊州市)
和中国日本国南南会(赤柳市)
東路カワサキ(伊州市)
田中国和南南会(赤柳市)
東路カワサキ(成路市)



●究極の実績が物語るマイクロロン

エンジンの寿命を延ばし、部品の磨耗を防ぐとともに、燃料、オイルの消費量を減少させ、1度の処理で少なくとも数万Km効果を持続さ せるマイクロロン。米国連邦航空局等で採用されているのは、その絶大な効果の実証といえる。マイクロロンの性能と金属表面処理技術 はマイクロロンだけが所有する高度な技術。ぜひ愛車にマイクロロンを処理していただき、常にベストの状態を持続していただきたい。



航空機エンジン用に開発され、さらに

改良を加えたマイクロロンXAの効果

●処理時間の大幅な短縮●防錆、防蝕効果の大幅増強

●マイクロロン被膜の耐熱性のさらなる強化

マイクロロンXA メタルトリートメントリキッド 16oz.: ¥19,000 32oz.: ¥35,000



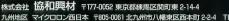
Microlon.

マイクロロン7つの効果

●一度の規重で権めて長い開助効果を持続します。●エンジンの海命を延ばし、朗品の祭拝を防さます。●オーバーヒートを予めいします。●は前かを樹油させ、パワーテップします。●エンジン場合を許さ、回転を押らがにします。●単料、オイルの消費を減少させ、オイルの消費を減少させ、オイルの消費を減少させ、オイルの消費を対している。●新いエンジンには予約的に、古いエンジンには予約的に、古いエンジンには発剤との課を発揮します。

マイクロロン メタルトリートメントリキッド 8oz.:¥6,000 16oz.:¥10,000 32oz.:¥18,000

●Microlon・MMC 日本総代理店



九州地区 マイクロロン西日本 〒805-0061 北九州市八幡東区西本町 2-2-4 TEL.093-671-7631 二輪総販売元 株式会社 モーターサイクルドクター須田 〒194-0003 東京都町田市小川 1527-2 TEL_0427-96-4121



の販売提携をしております。







発売1年半にしてこの製品数 スペシャルパーツを観覧する

ここでは、ピストン/カムシャフトなどのエンジン系 ショックユニット、ホイールなどの車体まわり レース専用部品、はたまた遊び心のある小物まで あらゆるアフターマーケットパーツを集めて 各ブロックごとに見渡してみる

pecial Parts on parade

キャブレターを含む吸気系と、カム、ピストンなどのエンジン内パーツ

VTR1000F用パーツ観覧の第1プロ ックは、エンジン関係と吸気系のパー ツである。まずピストンは、STDボアの 98mm (98×66mm、995.7cc) を変更せ ずに、9.4: 1という低めの圧縮比の みを高めるハイコンプタイプが主流だ。 カムシャフトは、モリワキ、ヨシム ラから、オーストラリアのヴィーツー 製などもある。吸気系では、モリワキ のスペシャルキャブレターをはじめ、 STDの大径48mmCVの改造用パーツが 豊富に揃うが、FCR、TMRなどの強制開 閉キャブレターのキットも間もなく登 場するだろう。そのほか、レースを前 提としたクロスミッションやイグナイ ター、ストリート用のリミッターをカ ットする電気系パーツなどもある。

絶対数としてはこれより多くのアフ ターマーケットパーツを持つ車種は少 なくないが、国内販売後 | 年半という 期間を考えれば充分豊富といえるだろ う。これらのパーツは、レース専用品 の一部を除けば公道での使用も可能だ。

●モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500製 ピストン。 φ98mm、圧縮比は11.6: 1。5万円。 のテラオカレーシングシステムの0726-41-5035が 販売するJE製の鍛造ピストン。 $\phi98mm$ 、圧縮比は 11.0:1。価格は6万5600円。また、輸出仕様に 面取りなどを施したカムシャフトは3万6000円。 ⑥オーヴァーレーシングプロジェクト☎0593-79-0037が取り扱うヴィーツー製ピストン。φ98mm、 圧縮比は12.0:1。価格は8万6000円。

●ヨシムラジャパン☎0120-36-3196のステージ1 カムシャフト: 6万6000円。最大リフト量はIN: 10.7(10.0) mm、EX:10.7(10.0) mm。1 mmリフ ト時のバルブタイミングはIN: 17(20)→53(45)、 EX:55 (50) →15 (15) 度 (カッコ内STD)。 母モリワキエンジニアリングのステージ1カムシ ャフトは4万8000円。ステージ2:5万2000円 は、専用バルプスプリング: 2万8000円が必要。 バルタイ (カッコ内ST-2) は、IN: 22 (30) → 53(60)、EX:53(50)→16(25)度で、最大リフト 量はIN: 10.3(11.1)mm、EX: 10.1(10.5)mm。 モリワキにはこれら以外にも多数の製品がある。





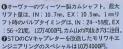












39モトバム203-3831-4265が販売するレース 用セッティングキット。バキュームピストン×2、 JN× 4、SJ× 4、MJ×26個のセットで2万9000円。 ●レース用イグナイターは4万9500円。進角のス テップが細かく、無論、速度リミッターはない。 ●アドバンテージ☎06-412-6145の180km/hで

の速度リミッターをカットする製品。8800円。 ●クロスミッションは12万6000円。減速比は1速 から、2.285、1.812、1.500、1.272、1.125、 1.000となる(STDは1速から、2.733、1.812、 1.428, 1.206, 1.080, 0.961).

■ 8 9 10 12は、モトバムの製品だが、同様の機能 を持つレース用パーツを、モリワキエンジニアリ ング、ハルクプロ☎042-566-3851、テクニカルス ポーツ20593-78-1455、オートショップスガハ





ラ公03-3914-7500などでも販売している。 ほかに、レディバードパーツ☎0727-54-3671 には、エリオンレーシングが開発してJEが製造し たピストン (φ98mm、圧縮比11.0:1):11万円 があり、SOHCエンジニアリング☎0462-44-1166の鍛造ピストンには、ボア98.5mm (1006cc) と98.0mmの2種 (圧縮比はどちらも12.0:1)が 揃う。また、モトリベルティ☎06-576-0277のダ イノジェットキット: 1万8000円(ステージ1)や、 K&Nのエアフィルターなど吸気系の製品も多い。







エグゾーストシステムおよびスリップオンサイレンサー









出力特性に影響することはいうまでもなく、マシー

ンのイメージをも大きく変えてくれる排気系は、モデ

ィファイの最初に選択されることも多い。さて、VTR

1000F用のラインアップを調べてみると、レース用の

エグゾーストシステムから、手軽に装着できるスリッ

プオンサイレンサーまでが豊富に揃っており、人気機

種であることが改めて感じられる。またVTR1000F用

とて、ステンレスエキパイ、カーボンサイレンサーが

主流であることに変わりはないが、アルミやチタン製、

楕円断面はもとより、テールカウルまで跳ね上がった

アップタイプのサイレンサーを持つ製品も珍しくない。

エグゾーストシステムの集合部は、各メーカーとも

一度集合してから2本のサイレンサーへと分岐する

いることに気づく。4気筒車の4-1や4-2-1ほどの違い はないものの、その特徴をざっと分類すれば、前後気 筒のエキパイが一点で完全に集合してから枝分かれす るSTDタイプ、エキパイどうしが接触する程度に集合 するタイプ、バイパスバイブを持つタイプ、の3種に なり、これも出力特性に違いを生む一因だ。また、ス

なお、VTR1000Fに採用されるカートリッジ式オイル フィルターは、車体中心からオフセットしたエンジン 前面に設置されるので、エグゾーストシステムを替え ても、フィルターの交換に困ることはない。全製品の 平均的な価格は、スリップオンタイプが約10万円、エ グゾーストシステムなら約16万円といったところだ。

リップオンサイレンサーは全製品の約半数を占め、

STDエキパイの高い完成度をうかがうこともできる。

●アクティブ☎05617-2-7011が取り扱うスロベニアはアクラボヴ ィッチの製品。写真はストリート用のSPで、 6115mmの真円サイレ ンサーは、いぶし銀風のチタン製。 a 45mmのエキバイにはステンレ スを使用する。価格は22万6000円。付属部品を含んだ実測重量は6. 8kg。この製品を含め、サイレンサーはすべてストレート構造だ。

②スーパーバイクレースに対応する最上位機種のエヴォリューショ ンは、楕円(12×9 cm) チタンサイレンサー(管長は47 cm。 SPは50 cm) を採用する。エキパイの一部にチタンを使用し、付属部品を含 んだ実測重量は6.1kgと軽量だ。31万円。同製のVTR1000F用には ①と②の中間ともいえるSPレーシング:24万4000円がある。

❸アクラボヴィッチの集合部を裏側から見る。前後気筒のエキパイ が集合するうえに、同社が "クロスオーバー" と呼ぶ細めの連結バ イプが後古無無側のエキバイに設けられているのが結合で その告 りは大変凝っている。同じ形式のエンジン (TL1000Sやドゥカティ 用など)でも車種によってまったく異なる取り回しがされる。

●ペピーフェイス会0721-24-8882のエグゾーストシステム 憶き 色や溶接跡も美しい手曲げの $\phi43$ mmステンレスエキパイに、 $\phi110$ mm×55cmのカーボンサイレンサーを組み合わせて、価格は17万5000 円。付属部品を含む実測重量は6.2kg。サイレンサーはアップタイ プだが、タンデムステップを移動するステーが付属する。集合部の 形状は、一度完全に集合してから分岐するSTDタイプに分類できる が、STDはX字型、この製品ではK字型に集合している。

⑤モトバム☎03-3831-4265の *コルサ″ エグゾーストシステム。 よ 45mmのステンレスエキパイに、φ110mm×47cmのカーボンサイレン サーを組み合わせて、価格は16万円。同社が取り扱うキャプレタ セッティングパーツとイグナイターに合うという。付属部品を含ん だ実測重量は8.0kg。前後気筒のエキバイがX字型に接触する部分 に穴を開けて集合させる。この方式を採用するメーカーも多い。



低中回転域の特性を向上させるためにテーパー形状のパイプを使用。 サイレンサーとは専用トルクスポルト5本で結合されている。材質 は、アルミ: 9万8000円(6.2kg、以下の重量は左右セット)、カー ボン: 12万8000円 (5.6kg) の2種。どちらも IMCAIR定品。



⑤ヨシムラジャバン☎0120-36-3196のスリップオンサイクロンは、 6枠なエンジニアリング☎08514-2-0479が取り扱うツープラザー ズレーシングの製品。左は真円カーボンサイレンサーのアップタイ プ: 14万4000円 (4.4kg) で、右は楕円断面のカーボン: 13万5000 円 (4.9kg)。 そのほか、アップタイプの楕円アルミなど、エグゾー ストシステムと合わせて全20種(9万6000~20万2000円)が揃う。



③スーパービルドマキシマム☎042-934-3615の製品は7万円(4.9 kg)。サイレンサーはアルミで、テーバー形状のステンレスパイプと スプリングで結合される。テーバー部の最小径は4.5cm、最大約8 cm、これが出力特性に与える影響は大きいようだ。チタンエキパイ+ ーボンサイレンサーのEX、システム: 23万円など全4製品がある。

現在発売されているエグゾーストシステムとスリップオンマフラ

●サンセイレーシング * ○ - ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	Sus+Car/15.8 Sus+Car/18.8

■メーカー名の後ろに※印をつけた製品の各問い合わせ先は、①ダッ クスコーボレーション☎0726-53-0299、❷ガルーダ☎0427-36-2725、 ❸モトリベルティ☎06-576-0277、❹ウィズミープロフェッショナル ーシング☎03-5838-7397. 6プロト☎0566-36-0456 GハネホンM OC☎03-3744-0052. @デビルテクニカ☎06-543-6545. @ミハラス

	Sus+Car/13.
●モリワキエンジニアリング☆0583-82-4500	
アップノSTロタイプ、サイレンサー素材のI	組み合わせで全8種
●ヤマモトレーシング☆0585-24-8632	Sus+Kav/13.
SLIP ON SILENCER	
●アウテックスは0724-37-7722 (アップタイプは+8000円)	Sus+Car/12
●アドバンデージ☆08-412-8145	-Sua+TV11.
●エグテックtx0729-95-4300 (アップタイプは+6000円)	
	Sua+Car/ 8.
	- Sus+TV15.
	Sus+AV12.0
●エンデュランス☆0482-22-7770	Sus+Car/13.
	Sus+Car/10.
	Sus+Car/10.
	Sus+Car/8.
	Sus+Car/10.
●カーカー※ 6	-SustAV 8.
•// // ·· · ·	Sua+Car/12.
●カラーズインターナショナル☆0427-36-7427	Sua+Car/11.
#33-X-123-7237704E7 80-74E7	Sua+AV11.
	Guarav II.

ペシャリティー☎0462-32-6666 のサインハウス☎03-3702-5050. の大和公03-3843-6426(VTR1000F用の排気系各製品は、調査を締め 切った10月半ば以降にも続々と生み出されていることを付記する)。 ■表中の素材表記は、ステンレス:Sus、アルミ:Al、カーボン Car、カーボンケプラー: Kev。*+ * 記号の前者がエキバイ、後者が

Sus+Kev/ 9.8
Sus+Sus/ 9.8
Sus+Car/13.20
ストリート Sus+Car/ 8.3 TI+Car/末定
Sus+KeV/10.8
Sus+Car/15.0 Sus+Car/13.8
Sus+AV10.0
Sus+Car/15.8 Sus+Car/ 8.8
Sus+Kev/ 8.8 Sus+Al/ 8.8
Sus+Cer/11.5 Sus+Key/8.8
——Sus+楕円Car/12.5

サイレンサーを示す。最後の価格は単位を万円とした。エグゾースト システムのエキバイは、各社とも基本的に2-1-2集合方式を採用し、サ イレンサーはすべて両側2本出しである。なお、アップタイプでもタ ンデムステップを装着するためのステーを付属するメーカーが多い。 ■上で写真とともに解説した7製品は、本表には含んでいない。

トップブリッジおよびミツ又



精密な機械加工で削り出されたアル ミ製トップブリッジは、軽量化への貢 献だけでなく、視覚的効果の高いパー ツである。イグニッションキーを差す たびにほくそえむもまたよし、だ。

さらに、アンダーブラケットとステ ムシャフトを含む全体を換装するなら、



ニアリングな0593-83-1410(3万円)や城北ホン ダオート (3万3000円) の製品がある。 ❸モリワキエンジニアリングの上下セットは、同 オフセットは27mm (STDは35mm)。11万円。キー

シリンダーの取り付けには加工が必要だ。 ④クラブエフ☎0995-66-5200の製品は、STDフ ォークにボルトオンで装着できる。実測重量は1 6kg。価格は15万4000円。フォーク径やオフセッ トなどはSTDの数値だが、各種オーダー製作も可 能だ。トップブリッジのみは4万8000円。

フロントまわりの剛性を高めたり、車 体ディメンションを変更してマシーン の性格を変えることもできる。オフセ ット値を減らしたモリワキのレース用 があるほか、クラブエフではフロント フォーク径などの注文に応じたオリジ ナルの製作も受け付けている。





リアショックユニットとフロントフォーク





- ●テラオカレーシングシステムオリ ジナルのレース用WP: 14万7000円。 **②**モリワキエンジニアリングとショ
- ワの共同開発品: 15万円。 ❸モリワキオリジナルのフルアジャ スタブル ø45mm フロントフォークと
- 専用アクスルシャフト: 16万円。 ■以下はリアショックユニットのラ インアップがあるメーカーと問い合 わせ先。オーリンズ (ラボ・カロッ ツェリア☎0120-81-1113)、WP(ダ ブルエム☎0729-61-1888)、クァン タム (クァンタムレーシングサスペ ンション☎0550-82-5010)、QJ-1 (ブルーポイント☎03-3931-7881). ベンスキー(スクーデリアオクムラ ☎052-902-3095)、ダイナミック(ト ガシエンジニアリングで03-3774-44 97)。ほかには、アクティブのハ イパープロ製スプリング:3万2000

円(前後セット)などがある。

リアショックユニットは、オーリンズ、クァン タム、WP、ペンスキー、ダイナミック、QJ-1など、 代表的メーカーから多くの製品が登場している。 一方、モリワキエンジニアリングのショーワや、 テラオカレーシングシステムのWPなどは、減衰力 特性などを独自のレース経験で決定したスペシャ ルなので、使用目的を絞って考えるべきかもしれ ない。また、モリワキからはインナーチューブ径 45mmのフロントフォークも発売されている。



STDスイングアームの補強など



ここで取り上げたのはSTDスイング アームの補強だけだが、オーダーによ るオリジナル製品を得意とするショッ プも多い。また、モリワキエンジニア リングとテラオカレーシングシステム では、スイングアームに合わせてフレ 一ム補強もメニュー化している。



●テラオカレーシングシステムのスイングアーム 加工は持ち込みで3万円。ムクの棒材を断面内に

通して溶接することでも剛性を上げている。 2スーパービルドマキシマムの補強方法は、スイ ングアームの上側に補強材を溶接するタイプ。加

工費はスイングアーム持ち込みで6万5000円。 ■モリワキエンジニアリングでは、STDスインク ームの補強を5万5000円で行うほか、ストリー トとレース用があるフレーム補強: 14万円もある。

軽量アルミ/マグホイール





マグネシウム製品を主流とするアフターマーケ ットホイールの分野でも、マービック、PVMなど いくつかのメーカーからラインアップが出揃って いる。ここでは、ちょっと変わった製品として、 マグネシウムスポークとアルミのリムを組み合わ せて価格を抑えたダイマグ製2ピースタイプと、 ハブダンパーの容量を増やしたモリワキのスペシ ャルマルケジーニの外観を見ていただこう。

●アクティブが取り扱うダイマグの 2ピースタイプ。マグネシウムスポ 一クにアルミリムを組み合わせてい る。F: 3.50×17、R: 5.50×17の 前後セットで22万円。色は写真の黒 と、赤、白、緑の計4色ある。また、 オールマグネシウムの中空タイプは 同サイズで29万9000円。

②モリワキエンジニアリングのスペ シャルマルケジーニは F:3.50× 17、R: 6.00×17がそれぞれ15万 円。リアには原型として容量を拡大 1.たホイールダンパーを装備して Vツインのバックトルクに対応する 専用のホイールカラーも付属

■そのほか、代表的なホイールメー カーから対応製品がリリースされて いる。サイズは、フロント: 3.50× 17、リア:5.50/6.00×17として いるところがほとんどである。以下 の価格は前後セットを記す(特記な き場合はマグネシウム製)。ドゥオー モ5本スポーク: 25万8000円 (ラボ カロッツェリア☎0120-81-1113) マルケジーニ5本スポーク:28万 8000円 (ジーラ☎0561-52-4500)、 PVM 6 本スポーク: 37万5000円、3 本スポーク: 37万5000円、アルミ製 3本スポーク: 35万5000円 (タイム カンパニー(2045-624-3711)。マー ビック5本スポーク:25万7000円(ガルーダ250427-36-2725)。ハイボ イント250485-62-2556の6本スポー クアルミ鍛造ホイールは15万8000円 (詳しくはP.87を参照されたし)。

ボルトオン 6 ピストンブレーキシステム



φ296mmのダブルディスクに対向式 異径 4 ピストンキャリパーを装備する STDブレーキの性能に不足はないが、 ハイスペックを求めるのも人情であり、 換装するなら6ピストンキャリパーと いう人もいるだろう。ブレーキは、デ

写直はアドバンテージが発売するボ ルトオンキット。純正部品の流用に より価格を抑え、φ320mmディスク、 ジニッシン6ピストンキャリパー、ブ キバッド、キャリパーブラケッ トを含んで14万円。また、クラブエ フからは、AP製 (CP4466) 6ピス トンキャリパー、カーボンブレーキ パッド、キャリパーブラケット、ゆ 320mmオリジナルディスクのセット が33万1600円で販売されている。と ・・・・ ちらもSTDとは異なるプレーキ能 カとタッチが味わえるはずだ

ィスク/キャリパーともに互換性の高 い機能パーツなので、ブラケットなど を製作して他車用の製品を流用するこ とも難しくないが、ここでは6ピスト ンキャリパーとブレーキディスクのボ ルトオンキットを紹介しよう。

アッパーカウルからフェンダーまで、公道/レース用を含む外装パーツ





















●エーテック☎0720-83-8333の製品はすべて公道で使用可能。アン ダーカウルは、FRP: 2万9000円/カーボン: 4万3000円。フロン トフェンダーは、カーボン: 2万4000円/カーボンケブラー: 2万 6000円。サイドボートは、左右セットでFRP: 7000円/カーボン: 1万4000円。リアフェンダーは1万5000~2万7000円で各素材あり。 ❷ダックスコーボレーション☎0726-53-0299が扱うコワースレーシ ングプロジェクト製品も同様。一部を除いてカーボンとFRP製 (黒 または白ゲルコート)が用意される。FRP製アッパーカウル:3万 6000円(レース用: 3万5000円)。 尾灯付きのテールカウルはカーボ ン製で6万円。タンデムシートカバーは、カーボン:1万3500円/ FRP: 1万1000円。アンダーカウルはカーボン: 3万7000円/FR P: 2万7800円で、底面穴なしタイプも同価格。フロントフェンダ (リアも同価格) は、カーボン: 2万3500円/FRP: 1万4000円。 のレディバードバーツ会0727-54-3671のFRP製品は 1枚のクロス

が大きめ。アッパーカウル:6万6000円、シートカウル:4万6000

円はレース用だが、アンダーカウル:5万8000円は公道でもO.K.

④テラオカレーシングシステム☎0726-41-5035は、FRP製アッパ ーカウルを3万6000円、同シートカウルを3万3000円で販売する。 ⑤エトスデザイン☎078-928-6644のFRP製アッパーカウルは3万 6000円、同シートカウルは3万3000円で発売している。

Gのスーパービルドマキシマム☎042-934-3615の製品は、FRP製 の白ゲルコート仕上げ。アッパーカウル: 4万5000円、シートカウ ル: 3万5000円、アンダーカウル: 3万5000円。8 & のアルミイン タンクとFRP製カバーのセット: 9万円も用意されている。

89マジカルレーシング20729-63-7036。FRP製アッパーカウル 3万6000円。同シートカウル: 3万3000円。アンダーカウルは FRP製: 2万8000円/カーボン: 3万8000円。段付きスクリーン は1万7000円 (スモークは1000円増し)。前後フェンダーもある。 ⑩モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500の公道用カーボン製 アンダーカウルは3万8000円。レース用カーボン外装一式も揃う。 ●松本エンジニアリング☎08514-2-0479が取り扱うツーブラザー ズレーシング製のアンダーカウルは、各色塗装済みで5万9000円。

このブロックでは外装パーツを紹介しよう。ハーフ カウル仕様ともいえるSTDのVTR1000Fが、アンダー カウルを装着することで、そのイメージをがらりと変 えてしまうことがよくおわかりになるだろう。さらに、 アンダーカウルの形状が若干異なるだけでも、別機種 のように見えてくるから不思議なものである。

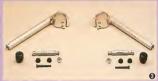
まず、公道用のカウル類を多く製作しているショッ プに、エーテックとコワースレーシングプロジェクト が挙げられる。エーテック製品では、クランクケー まで覆う、まったく形状の異なるフルカウルが特徴的。 コワースのテールランプ付きシートカウルは、車体後 部のシルエットをぐっとシャープにしてくれる。 たレーシングカウルのみを製作しているショップも多 いのだが、アンダーカウルはほとんどの製品が公道で も使えるので選択の幅は広い。カーボン製ならば重量 増も微々たるものだ。カラーリングも楽しめる部分だ が、①のモリワキ車のようにカーボン地をそのまま生 かすのもよく似合っている。人により好みは分かれる だろうが(STDが一番という意見も含めて)、おすすめ できるモディファイのひとつである。

カウル類とともにスクリーンを交換したいという人 には、スクリーンクラフト2045-591-7388、ゼログラ ビティ (アクティブ☎05617-2-7011調べ) をはじめと した、各メーカーの製品が続々と登場している。

ハンドルアップスペーサーとハンドルバー







可変機構を持たない日本製オートバイのライデ ィングポジションは、1000ccのスポーツモデルと もなれば、小柄な体型の人には少々きついことも あるだろう。また、そうでなくともロングランに 使用するにはハンドルがもう少し高いほうが適す ることも多い。VTR1000Fはハンドルバーの垂れ 角がきつめとの声もある。ライディングポジショ ンを変更するハンドルまわりの製品を紹介しよう。 ●アクティブのハンドルアップス サーは、3/4/6mmの3種 類のプレートを組み合わせること で、3~13mmまで、全7段階の高 を選べる。価格は1万3800円。 ②SP忠男な03-3845-2009製は、 13mmアップ。価格は1万4800円。 P.26にあるように、これらの製品 の取り付けはいたって簡単だ。

③モリワキエンジニアリングでは 2種のハンドルバーを用意。写真 は、 645mmの同社オリジナルフロ ントフォーク用 (垂れ角7度。 STDは10度): 2万円だが、STD フォーク用もあり(垂れ角3度)、 こちらは1万9800円である。

■テラオカレーシングシステムの ハンドルバーは、垂れ角0度で2万 2000円。同社のレーサー用ライン アップだが STDのスイッチ類が 使え 小道でも使用可能。

位置可変式多し、ステップキット



ハンドル、シートと三角関係を結び、 ライディングポジションを決定するス テップ。ほとんどの製品がアルミ削り 出しによって製作され、ステップバー の可変機構を備えている製品も多い。 今回は、同機種用であるのに、各ショ ップによってまちまちな移動幅に注目 してみた。右のキャプションで、ショ ップ名/価格の次に現れるカッコ内数 字により、ステップバー可変の移動幅 を示している。一例を示すと、(+ 10/+10)は(後方10mm、上方10mm) を、(-10/-10)は(前方10mm/下方 10mm)を表す。多少見づらいとは思う が、ライディングポジション選択のお 役に立てば幸いである。



●テラオカレーシングシステムのステップは5万 9000円。(-10/+25)~(+10/+40)の4段 階可変式。色は独特なチタンゴールド。

②クラブエフ☎0995-66-5200の製品は7万9000

円。(-15/+10) と (-15/+20) の 2 段階。 ■オーヴァーレーシングプロジェクト☎0593-79-0037:6万円 (+10/+10) ~ (+20/+20) の 4段階。モリワキエンジニアリング:6万8000円 (0/+27)~(+12/+39)の4段階。コワース レーシングプロジェクト: 3万4000円 (+25/+ 35)。ダブルアールズ (ダックスコーポレーショ 4万5000円 (+10/+5)~ (+20/+10) の3段階、城北ホンダオート会0429-45-7750 6万5000円(+15/+25)。マッククレーン(城東 オートセンター206-974-1845) : 4万7000円 (+25/+35)。サイトウエンジニアリング含 0593-83-1410:6万2000円(+20/+30)。ミク ニレーシングデベロップメント☎0736-25-0250 6万5000円 (+15/+35) ~ (+25/+45) の 4段階。テクニカルスポーツ☎0593-78-1455: 7万8000円 (0/0) ~ (+12/+12) の 4 段階。

ステアリングダンパーキット



VTR1000F用のステアリングダンパ ーキットとして発売されている製品の 代表的な装着位置には、トップブリッ ジ上に付くドゥカティ916タイプと、 カウルサイドに設置される2タイプが 挙げられる。レース用としてリリース される製品にはアッパーカウル内に収 まるものがあるが、ヘッドライトなど と干渉して公道用には使えないことも あるので用途によって選択されたし。



●アクティブが取り扱うハイパープロのステアリ ングダンパーセットは、トップブリッジ上に付く ドゥカティ916タイプ。減衰力調整が可能な本体 とフィッティングパーツのセットで4万9800円。 のプロト20566-36-0456か販売するブラケット は車体右のフレームに装着するタイプで8500円 ダンバー本体は、8段階の減衰力調整と166mmの ストロークを持ち、リザーバータンクも付いたジ ーラインツーリング: 2万4000円を推奨する。写 真の金色のほか、チタングレー、黒もある。

■テクノワークス☎0726-24-9080のオーリンズ用 プラケット: 2万5000円のほか、ハルクプロ2042 -566-3851からはWPのキットが発売される予定。

オイルクーラー/ラジエター



STDエンジンならば、ラジエター/ オイルクーラーなどの冷却系に不満が 出ることはないだろうが、ハイコンプ ピストンやカムシャフトを組み込むな どのチューニングアップを施せば、や はり考えたい部分となる。いじりづら いサイドラジエターに手をつけるより、 コア数3段と少々心もとないSTDオイ ルクーラーを、より多段なコアを持つ キットに換装するのが第一歩か。



●プロトオリジナルのラウンドオイルクーラ 写真は9段だが、VTR1000F用は5段の専用品。 表面積はSTDの約4倍になるという。フィッティングホースと取り付け部品が付いて5万5000円。 ②アクティブが取り扱うアールズ製のオイルクー

ラーキットは5万円。10段コアを使用する。 ■ほかの製品を紹介すると、チームアダチ2706-8

41-9586の10段ラウンドオイルクーラーキットが 6万8000円。また、モリワキエンジニアリングで は、STDのオイルクーラー位置に取り付けて左右 のラジエターと連結するセンターラジエター:5 万2000円と、クランクケース前面に設置するオイ ルクーラーキット: 7万5000円を用意している。

カーボン製小物ほかのドレスアップパーツと、これまでのまとめ

さて、いよいよ最後となったが、調 査を進めてみると、我々の予想を大幅 に上回る数のパーツが存在することに 気づいた。そこで、直接の性能向上に 関係ないパーツで締めくくるという当 初の計画を変更して、ここはなんでも ありの総まとめブロックとした。

装飾関係からあげれば、カラフルな フロントフォークのプリロードアジャ スターから、ステップに付くカーボン 製ヒールガード、フェンダーレスキッ ト、車体まわりならばスプロケットや チェーン、車高調整キット、ブレーキ パッドやステンメッシュのブレーキホ - スも各社の製品が揃い、大型パーツ になればレース用の24 ℓ アルミタンク

もある。そして、取材に応じてくれた メーカーのいくつかからは、開発中の 製品があるという情報も入手しており、 パーツの増殖が現在も進行中であるこ とに間違いはなさそうだ。

森脇さんを筆頭に多くのチューナー が車体を徹底的にモディファイ、I30hp オーバーの出力とともに、スーパーバ イクで戦うほどの速さを誇るVTR1000 Fを製作する一方で、大排気量90度 V ツインのパルスを感じながら、のんび り走るVTR1000Fもある。この車種が、 これほど両極端の人々に求められてい ることに驚くと同時に、だからこそ 数々のパーツが生み出されているのだ ろうと思った。 (狩野政俊)

のプレジャー☎052-804-7373のブランド "ラジアルビット"製カーボンフレーム ガード: 2万4000円。熱くなったフレー ムから足を守るだけでなく、外観にも変 化を与えてくれるユニークなパーツであ る。FRP製の黒ゲルコート仕上げは1万 6000円、銀塗装件上げは1万9000円。

②城北ホンダオート☎0429-45-7750のカ -ボン風メーターパネルは1万2800円。 ❸ケイズ☎048-297-9930か販売するフ ルスケール280km/hの速度計は2万円

輸出仕様の純正品 ドレスアップも 兼ねる実用製品各種を。コ ルビンシート(プロト調べ : 4万8500円。アクティ ブの小物入れ付きフェンタ ーレスキット:1万9800 円、コワースレーシングフ ロジェクトのフォークスタ ビライザー: 1万2800円









ire Storm

イベントレースで大活躍するVTRレーサーズ

1000ccのホンダ製Vツインは、プロよりもむしろアマチュアレーサーに歓迎され 各地のサーキットでは早くもツインレースの一大勢力となっている 本誌が取材した'98年のレースに限っても、非常に多くの車両が走っていた Photos: Teruyuki Hirano and Tetsuya Sasaki

VTR1000Fことファイアーストームの登場時にホン ダは、"あくまでストリートで楽しめるスポーツモデル という主旨で造り上げたので、レースに使うにしても MTレベルまで、スーパーバイクに打って出ることはあ りません』というようにコメントしていた気がする。

それは本音か、それとも同じケルンショーでデビュ 一していた、当時量産 V ツインスポーツとしては最も 高いパワーを誇っていたスズキの燃料噴射モデル、TL 1000Sを意識しての発言だったのか。あるいは世界の トップカテゴリーを走る 4 サイクルはやはり V4、とい うホンダのかたくなな思いがあったのかどうか…。

いずれにしても、'97~98年のサーキットに目を向け ると、VTRが全日本からサンデーレースまで数多く走 っている。特に後者の人気カテゴリーであるモディフ ァイドツイン (MT) やノーマルツイン(NT)では、グ リッドの半数以上を占めることも少なくない。スペッ クだけを比べるとTLに分があるようにも思えるし、事 実、筑波のMTではケンツTL1000Sが優勝するなどトッ プクラスの速さをみせている。にもかかわらず、サー キットを走ろうとしたときにVTRを選択するライダー VTRをスーパーバイクで走らせたモリワキ MT-1仕様のコンプリート車を340万円で発 売するなど注目を集めた。同社が販売してい るカムシャフトやハイコンプピストンなどは、 サンデーレーサーにも強い味方でもある。

が圧倒的に多いのはなぜか。

理由の大きなひとつに、潜在的 なホンダユーザーの存在がある。 サンデーレースに参加する年齢層 が高いことは周知のとおりだが、 彼らは若いころに選手権を走って いたライダーであることが多い。 RSやNSR250R、RC30などのホン ダ製マシーンでレースをしていた 人が今度はツインレースを走ろう

としたとき、昔のレース仲間、すなわち自分の育った チームやショップに足を運ぶことは自然の流れだ。ま たブロスなどでサンデーレースを続けてきたライダー にとっても、VTRは待望のレーサーベース車だった。

そして、この車両には多くのホンダ系チームも注目

した。燃料噴射やロータリーダン パーといった新しい機構を持つ TLに対して、ピボットレスフレー ム以外はコンベンショナルな構成 をとったVTRがさほど手を加えな くてもライダー次第で上位を狙え る速さを発揮したためである。決 して鉄壁の布陣で勝ちを狙うよう な世界ではない。そんななかで、 お金をかけずにレースを楽しめる

カラーリングがレーサーとしての雰囲気を出 しているが、シャシーはまったくのSTD。だ がTIではNT-1とMT-1でポール・トゥ・ウ ィンを果たすなど、ライダー次第でまだまだ タイムが詰まることを示したD.Dボーイズ号。





夏の終わりに行われた"もて耐"にも多くのVTRレーサーか参戦。 MT仕様で満付きタイヤのエントラントはタイム的にも苦しい戦い を強いられていたが、スリック装着車は上位グループで活躍!

という予感を、VTRは多くのライダーに与えたのだ。 結果的に多くのチームがそれぞれの手法でVTRレー サーを製作。母体であるショップなどからは多くのス ペシャルパーツが発売された。またそれが、新たなVTR ライダーを生み出したともいえる。今、このオートバ イでレースに出ようと思ったら、それこそチューンア ップの手法はいくらでもある。そしてスーパーバイク レベルまでパーツは用意されている。 (土方大助)





もてぎ7耐 チーム・サイクルサウンズ 決勝14位



BOTT ETクラス モトバム・レオス 決勝7位



もてぎ7耐 チーム・イワキ 決勝28位

チームイワキ 写真はもて耐に参戦 した車両。MTクラスに参戦する岩 城漠一さんのマシーンをベースに、 レギュレーションに準じてスリック タイヤ用のセッティングを施してい る。基本となっているのはモリワキ のMTコンブリート車かのだが フ ロントブレーキにはブレンボの最新 レーシングキャリバーが装着される など、細部の仕様は若干変えてある。 エンジンはハイコンプピストンで 11.6: 1まで高められた圧縮比や オーバーラップの大きなST-2カム シャフト、各部の加工などによって 140ps以上を発揮、プライベートチ -ムのスーパーパイクマシーンに匹 敵するトップスピードを発揮する。





チェイスモーターサイクル 代表の 上杉さんが所有するMT-1レーサー。 エンジンはSTDの国内仕様だが、オ リジナル排気システム(16万5000 円) とFCRφ39mmキャブを装着。 FCRは豊富なセッティングパーツ でセットアップが容易なので選択し たが、市販品はインシュレーターへ の接続アダプターが長いために、短 縮化が行われた。車体は、ダンバー 調整可能な'97年型CBR900RRのフ ロントフォークとエリオンレーシン グ製ステムの組み合わせと、バフ仕 トげのフレームが特徴的。マルケジ ーニホイールなどで軽量化を図る。

アクティブ もて耐でも活躍したこ の車の注目点は、なんといっても前 後に装着されたダイマグのカーボン ホイールだ。エンジンにはヨシムラ のST-1カムシャフトを組み込み、 TDMR a 40mm キャプレターを装着。 エグゾーストシステムはスーパーパ イクで多くのファクトリーチームが 採用するアクラボヴィッチで、出力 は130nsをオーバーするという。フ ロントフォークにはハイパープロス プリングが組み込まれる。TIサーキ ットで行われるモトルネッサンスで はMT以外に最速クラスのウルトラ NKにも参戦し、上位入賞を果たした。







夏のモトルネ NT-1/MT-1 エトスデザインD.Dボーイズ 決勝1位



BOTT MTクラス アズテック所沢&ブルーアイズ 決勝 4 位



BOTT MTクラス レーシングチーム・ハニービー 決勝3位



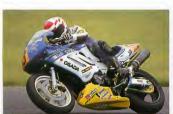
もてぎ7耐 TNSB梅島 決勝33位



もてぎ7耐 アクティブ&シャボン玉 決勝19位



BOTT MTクラス RC30&ブルーアイズ 決勝11位



もてぎ7耐 RT小鉄 with K.P.M. 決勝20位



もてぎ7耐 居酒屋二輪館ライディングモード 決勝18位



モリワキVTR の2シーズン

レーシングフィールドでVTR1000Fの利点をアピールし続けてきたモリワキ それはコストパフォーマンスの高さとライダー育成に適したハンドリングである 2シーズンが経過した今、森脇さんにこれまでの成果を聞いてみた

Photos: Teruvuki Hirano and Yasuo Sato

「この前、海外の雑誌からどうしても取材させてほしいという要請があったので、ウチのクルマをイギリス に持ち込んでイギリスのサーキットで試乗テストを行ったんですよ。そうしたら "この出力と操安性は、本当にストリートバイクから生まれたものなのか!"と、絶賛してくれました。うれしかったですねぇ」

のっけから森脇さんの喜びの声をお伝えしてしまったが、シングル/ツインレースの鑑んなヨーロッパでモリワキVTR1000Fレーサーが高い評価を受けたのは、デビュー当時から同社に注目し、'98年4月号でこれを取材した我々にとってもうれしいニュースだった。

市販モデルの登場時からVTRの持つ素性に注目し、スーパーバイクレーサーの製作に落手。97年6月の全日本 (給鹿200㎞) で初参戦を果たして以来、トップレーシングの世界でVTRの可能性を追求してきた森脇さんとモリワキエンジニアリングの活躍は、多くの人が知るところだ。鈴鹿サーキットで2分12秒台、筑波サーキットでは50秒台をマークする実力(4大ワークスマシーンの2~3秒落ち)は、今なおVTRレーサー最速である。そして森脇さん自身も'97、98年シーズンを精力的に、かつ楽しく過ごしたという。

「それはもう面白かったですよ。あんなにコーナリング速度が上げられて、将来の世界グランプリとかに結びつくような操安性がいるいろ発見できたり学習できるクルマはないですからね、すごく勉強になりました。でも、まだ完整というわけではなくて、まだ率体関係でやってみたいことがVTRではいっぱいあるんです。

泰脇さんがVTRを高く評価する理由のひとつに、ビボットレスフレームとVツインエンジンが生み出す、リア主体のハンドリング特性が挙げられる。この点に

イダーの技術向上にVTRは最適なのだそうだ。

「今のバイクはフロントタイヤを主体とする走りなので、それに合った乗り方ができる人が有利に立っていくような状況でしたが、リア主体で走る人も世の中にはたくさんいるはずなんですよ (一般のライダーを含めて)。だからVTRという新しい道具が出たことによって、そういう人の中からトップを走る人が出現する可能性が出てきたわけです。それにリアで回しながら走



BOTTではドゥカティ・コルサとモリワキVTRが激しく先頭を争った。

るほうが楽に高い速度でコーナリングができるので、 フロント主体のバイクから乗り換えると、自分の限界 点がずいぶん上がったのがわかるはずです。加えて VTでは異常が出たときに体で感じやすくてその限界 がわかりやすいので、レースで走っていても、その手 前で乗っていればまず大丈夫となるんですよ。

ただ、そこからもっと上のレベルで走らせようとしても、車体を深くパンクさせたところでマフラーが擦ってどうにもならなくなるわけです。じゃあどうするかというと、浅いパンク角で速く回るようなカタチに持っていくしかない。そのためにはアクセルをたくさ

A開けてリアをスライドさせながら回るという走り方が必要なんですよ。VTRはリアタイヤでコントロールしているからそういったトライができるし、失敗しても何とか立ち直すことができるから練習になる。そうして新しいテクニックが身についていくんです。で、そういう乗り方が身についた人がRC45とかYZFとかに乗ると、ビュッと走らせてしまうんですよ。VTRを速く走らせるほうか難しいですから。結局ライダーが速くないと、パワーだけあってもある程度から上にはいけないですから。だから自分としては、今後いかに速いバイクが出てきたとしても、それに乗るための技術を磨くために、やっぱりVTRは必要だと思います」

もちろん、RC45のようにレースを前提として造られていないストリートバイクのVTRをいきなりスーパーパイクで走らせるには、レースに必要な部品をいちから開発する必要があった。だがそれはモリワキが昔から得意とするところであり、生まれ変わったマシーンの戦闘力の高さは冒頭で紹介したとおりだ。

「やっぱり、基本的にバイクにポテンシャルがあるということですよ。特に排気量が1000ccの V ツインとい同じくBOTT。 惜しくも破れた新井選手(左)だが、内容には満足げ。





うのがよかったですね。今までは4気筒ばかりやって いて、こんな大きな2気筒は初めてでしたから、ベン チで回しても最初はドドドドッって発動機みたいで、 こんなのエンジンじゃないぞって(笑い)。7000rpmぐ らいでも自分の感覚ではまだエンジンの音がしなくて、 それで8000を超えて9000rpmぐらいになると連続音 に変わってくるので、*オーッ、エンジンの音がするな ぁ"って。それでこのエンジンの何がいいかというと、 トルクが10kg-m以上あるために、たとえ130psぐらい でも150psの並列 4 気筒に匹敵するぐらいのタイムで 走れてしまうことです。結局、機械で測ったトルクが IOkg-mだとしても、2気筒は常に爆発している4気筒 とは違ってドカーンと爆発したら後は遊んでいること になるから、次に爆発するときまで10kg-mをキープす るためには、I回の爆発で極端に言えば12kg-mぐらい 出ていることになりますね。このようにクランクを回 すためのエネルギーの使い方がまったく異質なので、 同じ出力を出す必要がないと。そういう意味合いもあ ってVツインが面白いと思ったんですよ。回転を上げ なくても走れるということは、そのぶんコストをかけ なくてもよくなるので、ホントに安くできる。今まで の努力は何だったかなというぐらい (笑い)。

車体のほうでポイントになるのは、やはりリアショ



16歳のオーストラリアン、アンソニーはVTRで飛躍的に成長した。

ックをどう動かすかでしょう。特にウチで使っているショーワは製品として素晴らしい出来だから、MT-I仕様にもこれを付けないとアカンやろなぁと思って標準にしてしまいました。それと荷重がかかったときの姿勢とか位置関係は大事ですね。VTRはフロントが軽くて不安になるから、どうしても前を下げてフロント荷車を増やすセッティングになってしまいます。ライダーもそのほうが疑回しやすいから無理はありませんが、しばらく走るとそれに慣れてしまって、自分が遅くなっているのにそれでいいと思ってしまうんですよ。それでギャップを拾うとフレーム剛性がないうえに前が

重いから、今度は振れが止まらない。だから例えばウチグターが出るとか乗りにが チグターが出るとか乗りにが ポンツと明せると、 ポンツと出るんでする。 カ車体の構造が4気筒と違うから、そうないとタイムが出にくい という面はありますから。 自分なんがなましたがといという面はから。 はいエンジルを加ましたいない。 感じるので、好きですね。

惜しくも8耐では予想外のアクシデントに悩まされて2年とも満足な結果は得

られなかったものの、タイム的には鈴鹿で目標として いる 2 分 I 0 からに落実に近づいている。第二のクロス ビー、ガードナーとしてグランブリライダーを目指す 若き ライダー、アンソニー・ウェストもVTRで成長し つつあり、もてぎ 7 耐ではそのアンソニー選手と筑波 のBOTTでドゥカティと激しいトップ争いを演じた新 井秀也選手がベアを組んで 4 位で完走するなど、'88年 のチリフキVTRは赤分な成果を持してきた。

「16歳のアンソニーはどんどん成長していますよ。彼はもうVTRに乗りたくてしようがないみたいで、筑波(BOTT)の予選ではマシーンが暴れて振り落とされそうになっても、ケロッとして次の周にベストタイムを出してますからね。199年も走らせるつもりですし、他にも3人ほどオーストラリアから連れてきて、テストしようかなと思っています。もて耐はマシーンがアンソニーが乗っている市販仕様そのままだったので、タイム的にはあれぐらいじゃないですか。クラッチが初日から誤予悪かったから、しかたないですね」

最後に、モリワキVTRの'99年シーズンを聞いてみた。勝つためにコストをかけたスペシャルバージョンが誕生するのか、あるいは現在の延長としてステージ3仕様コンプリート車の開発が行われるのか?

「それがね、コストをかけたスペシャルを造るのは難 しいんですよ。いちばんのネックはスーパーバイクの レギュレーションで、フルカウルを装着して最高速を 伸ばそうにも、あれが足かせになってシルエットすら 変えられないんです。かといって X フォーミュラでは 買い取り規定があるので、自由度はあってもコストが かけられないわげです。だから今のところVTRの進む



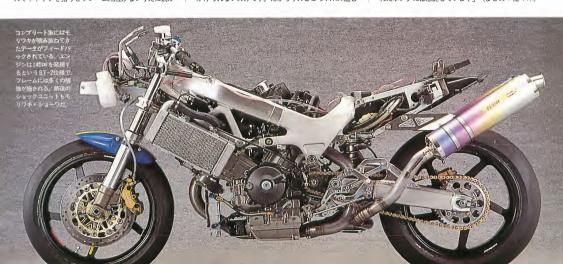
8 耐に続き、もてぎ7 耐にも出場。予選3 番手からのスタートだったが、トラブルが発生し4位に終わる。

道はスーパーバイクじゃなくて、各地のツインレース になるでしょうね。そのために、もう少しグレードの 高いパーツを開発して市販していこうと思います」

少し残念だが、コメントにもあるように今後も開発 は続けられるとのこと。そこでひとつ聞いてみたいの は、森脇さんがタイムアップを狙ってワークスNSR250 のようにスイングアームビボットをフレーム側から支 持することを検討しているのかということだ。

「ヨーロッパのチームには、新しいCBR600Fのようにフレームにプレートを付けてビボットを外から押さえるようにしているところもありますよ。私ですか?外付けビボットについては結論が出ていませんから、なんとも言えませんね。メーカーではいろいろなものを先行してテストしているでしょうが、ウチはまだそこまで進んでないので(笑い)、もうちょっと今の形を無論的ないと、フレームやスイングアームの役割とか分担がどうなのかということをもう少しシビアに分析したうえで、今後どうするかを決めたいと思っています。その結果、最終的にはああなるのかもしれませんけど、それがどういう段階で、どういうつもりであの形になるのかが、今のところは見えないです。

自分としては、何がどうなってどういう理由でそれが必要なのかがはっきりとわからないことには、やっても面白くないんですね。タイムが出たからそれがいいというのではなくて、とにかく理論づけて、その中で何があったのかということを知りたいんです。いずれにしても、この2シーズンはVTRで久々に面白いチューニングをさせてもらいました。これを出してくれたホンダには感謝しています」(まとめ:佐々木)



レーシングVTRの光と影 丸山 浩のリポート

Photos: Osamu Kidachi (Vega International). Kyoichi Nakamura and Tetsuya Sasaki

モリワキのマシーンが注目を浴びるレーシング VTR1000Fだが 全日本や8耐には関東のコンストラクターも参戦している モトバムとハルクプロは、丸山 浩を開発ライダーに起用して 試行錯誤を繰り返しながら徐々にマシーンを煮詰めてきた はたしてVTRはどれだけの可能性を秘めているのか? '97、98年とホンダ製Vツインを走らせた彼のリポートである

つくことが可能となる。だ から深いバンク角も一瞬し か使わなくてすみ、マシー ンを起こしながらスロット

ルを開けていけるのである。

このシーズン、僕はトッ ププライベートチームの RC30も走らせていたが、2 台のハンドリングは極めて 対照的だった。だが、それ 以後ドゥカティでレースを する機会はなかった。

時は流れて'96年の末、輸 出仕様のVTRI000Fが初め てプレス向けに公開された。 場所は鈴鹿サーキット。ク ランク横置き V ツインの後 端にスイングアームピボッ トを設けているのは前述の ドゥカティと同じで、排気 量も現在のスーパーバイク レギュレーションにぴった り合致しているから、レー ス参戦は絶対に視野に入っ ていたはずと思われた。

しかし説明によると、ス

ーパーバイクレベルでのベースマシーンとしては造ら れていないとのこと。実際に乗ってみると本当によく 曲がるし速いしで、けっこう楽しめたのだが、確かに 開発者の言うとおりレースレベルで考えるとシャシー 剛性の弱さをすでに露呈していた。鈴鹿のS字コーナ ・をバイクなりの速度でスーッときれいに走るぶんに は、前述のドゥカティと同じく寝かした時点ですでに 旋回が始まる特性によってよく曲がるのだが、ハード に走ろうとして急激に力を加えると、途端に重体がブ ルブルっとするのが888とは大きく異なる点だった。

さすがにサーキット走行 中に破綻をきたすことはな かったが、ホンダが新しく 造った1000ccの V ツイン だからさぞかしスゴイのだ ろうという試乗前の期待感 が、試乗後にやや薄らいだ のは事実である(あくまで もレースのベースマシーン としての見方だが…)。

翌年の全日本にはコンス トラクターのトップを切っ てモリワキがVTRで参戦を 開始したが、さすがのモリ ワキでも開発にはかなり苦 戦しているようで、開発ス タッフの話が本当であったことを確信した。ストリー トレベルではVツインの楽しさが味わえ、そこそこ速 い。しかし、ある程度タイムを出そうとすると途端に 難しくなる。VTRはそんなマシーンなのだと悟った。

2年連続してVTRで8耐に出場

そんな動きを横目で見ていた'97年、何と僕にVTRレ ーサー造りのテストライダーとして声がかかった。コ ンストラクターは、僕が250ccでレースを始めたころ からお世話になっているモトバム。そして、いきなり 鈴鹿8耐にするのだという(モトバムとしても8耐参 戦は数年ぶりとなる)。なぜVTRなのか。理由は簡単、 レーサーとして面白そうな素材だったからだ。そのポ テンシャルは未知数だが、それをうまく引き出してあ る程度の結果を残すことのほうが、RC45に莫大な費用 をつぎ込んで上位を狙うよりもコンストラクターとし てやりがいがあることは、僕にもよくわかる。それに 最初は多少の苦労があったとしても、それはノウハウ として今後の活動にも生きてくるはずだ。

僕の担当は足まわりが中心。ふだんからビッグバイ クでレースを続けている丸山に乗せておけば、どんな バイクでもそれなりのタイムを出すだろう、という目 論見がモトバムにあったかなかったかは、定かではな いが…。リザルト的にはペアライダーの転倒が響いて 決勝48位だったが、そこに至るまでの間に、充分8耐 レーサーとしての素質を感じることができた。

続く'98年の8耐には、モトバムと親交の深いハルク プロから参戦。このチームは全日本GP125/250ccク ラスで多くのライダーを査成するトッププライベータ 一として活躍していて、モトバムと同様にチームのこ とやマシーンのことなど、僕もずいぶん協力してもら っている。しかしそれだけ長い経験を持つハルクプロ も、まったく自分のチームだけでの鈴鹿8耐は初挑戦 であり、そんなときにライダーとして起用してもらえ るのはうれしいかぎりだった。予選は通過させるのが やっとだったが、決勝ではタイヤ交換回数を減らして

ドゥカティとVTR1000F

on Shindan

"ホンダ系 4 気筒"の印象が強い僕こと丸山ではある が、Vツインとのつきあいもけっこう古い。初めてV ツインにまたがったのは'89年のBOTTで、これは4+ イクルでの初レースでもあった。マシーンはドゥカテ ィ空冷パンタ系エンジンをスポンドンのアルミツイン チューブフレームに搭載したマニアックなものだった が、それまで乗っていたホンダの市販レーサーRS250 と比べるとピークパワーがつかみづらいことやスプロ ケットを2~3 T変えてもタイムに変化がないこと、 そしてあの独特な排気音などに戸惑いを感じていた。

次に乗ったのはスーパーバイクでも速かった水冷 4 バルブの888レーサー。これで全日本の筑波ラウンド に出場してほしいという依頼があり、もちろんチャレ ンジ精神旺盛の僕は即OK。そして888がめっぽう速い ことに驚くことになる。特に最終コーナーの飛び込み は、その前のバックストレートで追いつけなかったワ ークスRVFが、"どうしてこんなに遅いのかなぁ"と感 じるほどだった。その理由には卓越したハンドリング が挙げられる。車重の軽さ、重心の位置、全幅の狭さ、 エンジンの慣性マスなど、Vツインにはハンドリング を向上させる要素がたくさん備わっているが、なかで も旋回性の高さは素晴らしい。888の場合、コーナーに 入ろうとしてバンクさせていったときにはすでに旋回 が始まっているために、速度を落とさなくてもインに



VTR1000Fで初のレースとなった'97年8 耐は、モトバムからのエントリーで総合50位。(Photo: O.K.)





'98年8 耐はハルクプロのVTRで総合18位に入る。(Photo: O.K.)

2時間ごとに行うといった本田監督の作戦が当たり (現在の8 耐は1時間ごとのスプリントレースであり、 通常はライダー交代と構給、タイヤ交換をピットイン ごとに行う)、ツイン勢最上位、スーパーバイククラ ス15位(総合18位)という上々の結果だった。

このように、VTRに乗って2年連続して8耐を走ったことは、僕にとっても非常に貴重な経験となった。そこで、ここでは誌面をお借りして、VTRをトップレーシングスピードで走らせたときのメリットとデメリットについて皆さんにお伝えしたいと思う。もちろん以下の内容はあくまでVTRの開発意図そのものを含めた構成などに起因するものであり、チューンアップによるものでないことを、あらかじめ断っておく。

4気筒勢を上回るコーナリング

やはりコーナリングの速度がめっぽう速いというのは、VTRの最大の美点だろう。直線はエンジン出力が高まった:98年でも決して速くはなかったが、その遅れをコーナーで取り返していたといっていい。では鈴鹿の場合、どこでタイムを詰めているのかというと、それは S字コーナーであり、ここでの速さは目を見張るほどだった。確かにストリートレベルでの乗りやすさを考慮しているため車体の絶対的な剛性および剛性感は少なく、一定のレベルを超えると振られ出す。が、その領域を超えないような走りならとにかく速かった。これは888で経験したものと同質のものだ。

これに90度 V ツインの不等間隔爆発が生み出すトラクションのよさが加わり、同じタイヤを装着するRC

45と比べても、アクセルを開けてからの進み方が断然 違うのだ。RC45の場合は深いバンク角を思い切り使 い、そこで向きを変えて立ち上がっていくのだが、シャープでパワフルなV4のパワー特性によって、クリッ ピングポイントを過ぎてアクセルを開ける場面になっ てすら、タイヤがグリップを失ってスライドしてしま うためにアクセルが開けづらい。そこへいくとVTRはコーナへの進入ヱピートが速く、バンクさせるとスッと フロントに舵角がついて、素早くコーナリングが終了 する。しかもクリップを過ぎたらどんどんアクセルが する。しかもクリップを過ぎたらどんどんアクセルが



ドゥカティは'98年もWSBのチャンピオンを獲得。(Photo: K.N.)

「98 NSR250 ・ 198 NSR250も 198年 ・ エジリティンジを行 ・ クランクケース後 ・ 場にスイングアームビ ボットが与えられたが、 こちらはドッカティの ようにフレーム側には ビボットの特徴。 このため、VTRでこの 方式を試してみたいと ・ う意見もある。 開けられるので、結果的にコーナリングスピードは 4 気筒マシーンよりも速くなる。もし RC45かVTRと同スピードでコーナーに進入した場合、重くて由がらないが、寝かせたとしても旋回力が出ないだろう。こうしてVTRはタイム的に同レベルの 4 気筒車に、鈴鹿の 3 コーナーからダンロップコーナーまでの区間で軽く追いついてしまえるほど速く、また走らせている本人も 変めることに酔いしれることができたのだ。

ソツインのトラクション性能のよさにはタイヤの厚 耗度を減らすという効果もあるようで、これがハルク プロの作戦を生み出すきかっけとなった。第一ライダ 一の山口選手が先に走ったあと、僕がそのタイヤのま まう1時間走り切るというわけだ。またハンドリン グが配けなたいに、切り返しで使う力がRC45よりはる かに少なくですむのも耐久では利点となった。

車体の振れとの戦い

次にデメリットの説明に入るが、まさしく8両では みんながこれを克服するために必死だったといっていい。それは"車体の振れ"である。さっきVTRの長所が コーナリングの速さにあると書いたが、これは一定の 範囲の中の話であって、そこから外れると車体が張られるためにスロットルをコントロールしなければならず、その結果タイムが伸び悩んでしまうのだ。皆さんの中には、振られるぐらいが攻めている実感があっていいとおっしゃる人もいるだろうが、こいつの振られ具合というのは次元が異なる。我慢できる程度なら、レースなのだから悩んだりしない。しかし、いったん振れが出てしまうと、本当に振り落とされそうになるほどマシーンが暴れ出すのだ。それでもスロットルを戻さないまま次のコーナーまでに懸命に振れを止めようとして、いろいろな方法を試みているのである。

その原因についてはいろいろな要因が考えられるが、ひとつ確実にいえるのは、駆動力や姿勢の変化などで、 車体にかかる荷重が急激に変わったときに起こるとい うことだ。冗談ではなくてシフトアップやシフトダウ ンでも振れが起こるから、鈴鹿のダンロップコーナー 後半で寝かせたままシフトアップするようなところは 最悪。シフトアップした瞬間に車体がブルブルブルッ ときて、あとは振り落とされないようにしてアウトい っぱいまで飾らんでいくという状態だ。S字でVTRが 速いのは、ここだと振れが出にくいからでもある。さ らに、セッティングが決まらないうちはタイヤのグリ ップカに負けてストレートでも振れが出ていた。これ





全日本初参戦となった9月20日の第7戦策波では、車体の振れに悩まされながらも1分00秒424で予選通過(26位)。決勝では20位となった。

は弱いフレームにハイグリップのワイドタイヤを装着 したカスタム車にもいえることでもある。

もちろん車体の振れを解消するために、フレームの 補強を行ったうえで、マシーンの姿勢を前下がりから 後ろ下がりまで、サスペンションのセッティングもあ らゆるものを試してみた。しかし、長年レースをやっ てきたショップがこれほどいろいろやっても消えない ということは、やはりもっと根本的な部分に原因があ るというのが現時点での結論である。NSR250のような 外付けスイングアームピボット構造にするのも、ある いは有効な方法かもしれない。ここで再度タイヤの話 をすると、足まわりのセットアップを煮詰めていった ところ、そこそこ振られにくいセッティングを発見。 それじゃあ一発タイムを出してみようかとタイヤを新 品にしたとたん、振れが再発してしまったのである。 何のことはない、タイヤのグリップが落ちたことで振 れが修まっていただけだったのだ。これもセッティン グが振れに影響ないという証明で、思わず予選でも本 気で中古タイヤを履こうかと考えてしまった。例のピ ット作戦も、こういった理由があったのだ。より速い タイムを出しているのに振れないモリワキVTRは、き っとそのあたりを改善しているにちがいない。

そうなると、ライダーとしてはいかに振れが発生し ないポイントを探りながら乗るかが大事な仕事となっ てくる。というよりも、そうやって乗らないと振り落 とされてしまうといったほうが適切か。旋回中は普通 の姿勢を取るが、立ち上がりではハンドルを握る手の 力をできるだけ抜いて、極端にリアに荷重をかけるよ うにする。しかも車体への急激な入力は禁物なので、 切り返しでは最初にかけていた荷重を反対側にそっと 移しながら後ろにも移動と、けっこう大変。それでい ていざ振られたときは体を前に戻し、ハンドルとニー グリップでマシーンを必死に押さえなければいけない のだ。でも、いろいろ工夫して乗るというのは、程度 の差こそあるがVTRでサーキットを走るうえでは重要 なことで、考えながら乗れば、筑波なら | 分02秒台ま では車体の振れでどうにもならないことはないはずだ。

'98年の8耐終了後、僕はハルクプロの本田社長から 筑波で行われる全日本スーパーバイクでも走ってみな いかと言われ、それをOKした。非力でもよく曲がるマ シーンなら筑波でポイントを取れると、ハルクプロも 僕ももくろんでいたのだが、これがまったく反対。鈴 鹿のときよりも振れが悪化してしまった。これもモデ ィファイの内容が裏目に出たわけではなく、コースに 原因がある。VTRがどんな場面で振られるかを思い起 こしてみると、アクセル全開から一気に閉じたときや 全閉状態から即全開にしたとき、それとサスペンショ ンの奥を使うような場合などだ。鈴鹿にはこれらが当 てはまる場所は意外に少なく、現にアクセルを微調整 しながら抜けるS字コーナーでは振られていない。 しかし筑波は極端な話、全コーナーが全閉と全開、

前後サスもフルボトムの繰り返しで、振られる要因だ

で速くしようとしたら、それこそ996SPSよりも高くな ってしまうので、それは無意味だ。僕の予想では、筑 波で | 分02秒台を狙えるようにするぐらいなら比較 的低予算でいけるはずである。テーマは"そのまま公 道を走れるMTレーサー"。エンジンはクロスミッショ ンやハイコンプピストンなどを組み込み、最終的には 8耐仕様並みのパワーを発揮させながらセルは付けた ままにしておく。車体もタイヤが公道用のためにフレ -ムに負担がかかりにくく、VTRのネックである振れ が誘発されにくいことから、最初はSTDフレームのま まサスセッティングだけでどこまでタイムが出るのか 見極め、ライダーであるウチのチーム員の成長に合わ せて必要があれば補強などを加えていこうと思ってい る (最終的には僕がチェックするつもりだが)。大事な 予算は、車両込みで350万円前後を予定している。

ふだんはパラ4ばかり(いやCB-FやCB1000/1300 SF、CBR900RR、XXばかりといったほうが正しいか) のウチのガレージに、VTRI000Fが鎮座している。もし VTRでレースに参加してみたいと考えている人がいた ら、気軽に遊びに来てほしい。マシーン造りの方向性 など協力できる部分はいっぱいある。また、パーツも 随時開発してゆくつもりだ。その第一弾としてエグゾ ーストシステムをリリースすることになったが、ここ 2年間テストを行ってきた成果が詰まっているので、 そのあたりを理解して使っていただければ幸いだ。

VTRは確かにイベントレースクラスを走るには可能 性を秘めた一台ということができる。その潜在能力を 引き出し多くの人に楽しんでもらうのが我々レーシン グショップの仕事であり、醍醐味でもある。そういっ た意味でもトップレベルのレースをVTRで走った経験 は大きい。両チームには感謝したい。 (丸山 浩)



全日本後のハルクプロVTR。低中速コーナーにおける旋回性の高さを 伸ばしながら高荷重域時での車体の弱さを克服するために、エンジン (ピボット)周辺の剛性は高く、そこから離れるにしたがって徐々に落

としていくような車体バランスを狙ったという。フロントフォークは CBR900RR用がベースで、リアショックはWP。エンジンはハイコン プピストンやSTDキャブ+ラム圧吸気などによって130psオーバー

らけなのだ。ドゥカティと同様に最終コーナーの入り 口はVTRも得意とするところではあるが、立ち上がり からメインストレートで振られてしまうので帳消しと なってしまう。インフィールドでも同じことがいえた。 結局、予選26番手、決勝のリザルトは20位だった。

VTRのMTレーサー製作に着手

現在、ウィズミー・プロフェッショナルレーシング のガレージにはI台のVTRがある。これに手を加えて レースを走らせようというのだ。全日本参戦用ではな い。あくまでも公道用の溝付きタイヤを使用するモデ ィファイドツイン (MT) がターゲットである。極限ま



MTレースに参戦予定のウィズミーVTRと丸山さん。ベースは'99年 型の輸出仕様で、現在はオリジナルエグゾーストシステムを装着。 近々、丸山流のレース用セットアップを紹介できるだろう。

21144

2WAYアッパーベンチレーション

走行風の導入とシールド内の熱 気を排出する2つの機能を両立。

ハイパーD.L.V.システム SHOEI独自の2層構造ライナーは、体感できるベンチ性能を実現。



ボーテックスベンチレーション 走行風による高い負圧効果を利 用して内部の熱気を抜き去る。



ブレスチャンバーシステム 帽体下端部に発生する負圧を 利用し呼吸による湿気を排出。





より速く、より華麗に走る。

PORT GROOVE レーシングスピリット。

宮崎 敦モデル 新登場!!





■X-8R 38,000円

■X-8R-SPIRAL 45.000円

●懶体: 新素材(超高強力: 高弾性率繊維)&ファイバーグラスH.L. 構造●規格: スネルM95、JIS規格で種、MFJ公認●サイズ: XS (53-54cm プレーンカラーのみ)。S(55-56cm)、M(57-58cm)、L(59-60cm)、XL(61-62cm) を付置: アンボード(X-815 用オプション&リペアパーツ)●センターバッド: 2,800円 ●チーグッド: 4,800円●・アンホラップカバー500円●プレスガード: 1,500 円●内装セット(センターバッド、チークバッド、デンストラップカバーン: 8,000円 ● ※内装はサイズをご確認の上ご購入ださい。

高速クルージングを極める。





■X-8R· KATO 48,000円 ■X-8R·FLUSH 48,000円



Q.R.I.Pシステム

手軽に全てを取り外すことの出来 簡単、確実なシールドの脱着を可 る内装は、クリーニングはもちろん、 能にし、装着、洗浄の際の面倒な操 万が一の際の教命教急にも対応。 作を一切解消。 (SHOELTマージェンシーコンセナト)



Q.R.S.B.システム



より長く、より快適に走る。



エアロパフォーマンス。









エアスタビライザー風洞実験

エアロフォルムを極めた形状は、 CL値で従来比約30%も向上。

エアスタビライザー ヘルメット内部の熱気を抜き 去るとともに空力特性を向上。



Tブローベンチレーション 走行風の導入とシールド内の熱気を排出する2つの機能を両立。



テールブローフィン

ネック部の走行風の巻き込みや 乱気流を整え、排気効率をアップ

ウォーム アンスラサイト ワインレッド グレーメタリック メタリック

■Z-CRUZ 35.000円

■Z-CRUZ-X-ROAD 40,000円



・ | 博識: 新来材 (結高協力・高弾性率機関) & ファイバーグラストL. | 構造・規格: JJ. S規格に積、MFJ.公派・サイズ:S (55~56cm)、M (57~58cm)、L (53~60cm)、 XL (61~62cm) | 付属: フレスガードIZ-CRUZ専用オプンと シレッアパープリンと CRUZセンターパッド: 25.00円 ●チークパッド: 4,500円 ●チンストラップカバー: 800円 ● フェスカード:1,000円 ● SP リチンカーテン1,000円 ※内装はサイズをご報節の上に購入ださい。

[X.8R/Z-CRUZ共通オプション&リベアバーツ] ●CX-1シールド:ソフトスモーク標準装備。クリアー、スモーク、ダークスモーク、別売告3.800円 ●CX-1スモークミラーシールド:ブルー、オレンジ、シルバー、グリーンノイエロー、ファイヤーオレンジ、バーブル、各7.800円 液価値はオーカー 希望小売価格です (税扱)。(このはかにも水-8内まどびこのH2次には、専用のカブションをリベアバーツがあります。まけ、(は、下記ますた前い合せ下さい) ●ヘルメットのあこりも はしょりが場めまりょう。●安全解像がためを選出といてぐださい。●カタログニ希望のプロが駆使のサミンのド表えて本社までも送りべたさい。●製品は改良のため予ちな仕様変更することがあります。●配品、軽度、その他と変量で受 開等は最寄りの支援サービス課までも問い合わせください。
●R4年度、東京店(〒110-0005)東京都会軍民上野 6-8-5 CP10ビルFF ② (03)5688-5185 大阪支店 ③ (06)387-8123



真の狙いは一般公道 でもレース参戦の 裾野拡大も考えていました

VTR1000Fは昨今の大排気量車の中にあって、ちょ っと異彩を放っている。まず車体が違う。近年のスポ ーツバイクはフロントまわり重視の傾向が強まってい るというのに、VTRは昔のようにリアが主体。そして アフターマーケットパーツの豊富さ。発売から2年も たたないうちにこれだけの数が登場するなんて、最近 のバイクでは本当に珍しい。それらのせいか、VTRは 販売予定台数を大きく上回る売れ行きをみせている。

VTRのプロジェクトリーダーを務めたのは、朝霞研 究所・第2設計ブロックチーフエンジニアの齋藤直行 さん。本誌はこれまでに齋藤さんに2度のインタビュ ーを行っている。一度目はVTRについての話を他の開 発陣も交えてうかがった'97年3月号、二度目は好評連 載の "技術者の横顔" で、これは先月号。"とにかくバ イクが大好き"、齋藤さんはそういう人だ。2輪につい て語り出したら止まらない。今どき、メーカで働く人 といえどもこれだけバイクを愛する人は珍しい。

早速質問に移ろう。世間では好評を得たVTRだが、齎 藤さんの自己採点としてはどうなのだろう。

齋藤:「いちから造ったバイクは初めてだったんで、 まあ初体験としては、自分を誉めてやってもいいかな と思います。ようやく奥さんの了承をもらったんで、 そろそろ注文しようっていうところなんです。自分で 造ったバイクを自分が買いたいと思うようであれば、 それは成功と考えていいんじゃないでしょうか」

次は発売からこれまでの話。国内での発売が海外よ り大幅に遅れたこと、また国内仕様を製作する際にな された変更点がVTRは実に数多いが、その理由は。 齋藤:「日本での立ち上がりが遅れた一番の理由は、 海外仕様のままでは国内の騒音規制を通せないからで す。まあ音の問題だけなら、吸排気の変更や、ファイ ナルをちょっと高くしただけでもいけるんですが、こ

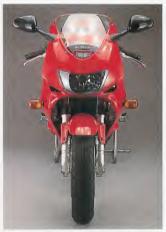
'97~98年中盤までのVTR1000F登録台数

	'97	'98
欧 州	7954	4967
北 米	1710	727
日本	2574	1321
年間合計	12238	7015
総合計	192	253

データは 欧州が198年7月 北米・日本が198年6月まで、また発売 は、欧州・北米が97年初頭、日本が97年4月から、なお日本での登 録台数には逆輸入車も含んでいる。国内仕様の台数は、'97年: 1927 台、'98年: 894台。VTRの販売予定台数は2年間で1万6000台とさ れたいたから、すでにこの台数を上回っていることになる。

れだけでは納得のいく性能は得られない。それでいろ いろやって、予想以上の手間がかかりました。国内仕 様はリミッターが効く手前、そこまでを充分に、海外 仕様以上に楽しめるバイクにしたかったんです」

新製品にトラブル、そして改良はつきものだ。ホン ダ初の大排気量90度 V ツイン、さらに車体にも新しい 試みが投入されたVTRに発売後の問題はなかったのか。 齋藤: 「充分なテストのかいあって、大きな問題はあ りません。ただしコンセプト上、あまり気にしていな



Vツインらしく、非常にスリムなVTR1000F。2輪のデザインは、 車体/エンジン設計とのかねあいで、開発中に変更されることが多 いが、VTRでは可能なかぎりデザイナーの意向が取り入れられた。

かったんですが、エンストするという声がお客さんか らありました。これは主に海外仕様の話で、国内仕様 では問題ないのですが。実は初の大型車がVTRという 方が結構多いようなんです。一度かかったエンジンで も止まることがある、アクセルを急開すれば一瞬つか ないこともある、そういうことが大型初心者には驚き だったようです。そこでフルパワー仕様はこれを改善 するため、インシュレーター内径をわずかに絞り、キ ャブセッティングを変更しています」

発売から間もなく、VTRは各地のサーキットを走り だす。その姿は、クラブレースだけでなく、鈴鹿8耐 やスーパーバイクといった大舞台でも見られた。

齋藤:「あくまでも草の狙いは一般公道を走って楽し いということでしたが、レース参戦の裾野拡大は開発 目的のひとつでもありました。しかし全世界でこれほ ど多くの人が、VTRを使ってレースに出てくれるとは 思いませんでした。本当にうれしいです。

朝霞研究所に生みの親である齋藤さんを訪れたのである

Photos: Teruvuki Hirano

エンジンの造りが あのZ1と同じですか それはすごいなあ

例えば同時期に発売されたTL1000S、またCBR900 RRやブラックバード、RC45あたりと比較すると、VTR のエンジンはずいぶん余裕があるようにみえる。 齋藤:「今のレベルまでくるとは思っていませんでし たが、いずれにせよレースに出る人がいるだろうとは 思っていました。ですからある程度のパワーアップに も耐えられることは充分考慮しました。まあホンダの エンジンテストの条件をクリアしようとすれば、いず れにせよ頑丈なものにはなってしまいますよ」

時代はずいぶん異なるが、そういう過剰な耐久性、 余裕のある設計は、カワサキZIを思い出させる。 齋藤: 「モリワキさんにもそう言われましたね。僕は すごくうれしかったです。あのこと同じですか・・・、そ れはすごいなと。昔、憧れていたものですから(笑)」

ただし、どうしてもエンジン前後長が伸びてしまう 90度 V ツイン。ホンダの技術をもってすれば、もっと コンパクトにすることはできたのではないか。

齋藤: 「最初の段階でこのエンジンはいろんなことに 使おうという考えがあったんです。もっとパワーを出 すとか、もっとボアを広げるとか、そういう要求に応 えられる造りにしたつもりです。それにFタイプだか らっていうのもあります。RRなら限界近くまで切り詰 めた設計もしますが、Fっていうのはそうじゃないん です。それからエンジンの大きさの問題ですが、これ は決してエンジン屋がサボッていたわけではありませ ん(笑)。小さくするために特殊な手法を取りたくなか ったんです。普通の部品を普通に使いたかった。それ でできるかぎり小さくしたつもりです。

普通の部品。しかし、ピボットレスフレームやサイ ドラジエターなど、車体面は特殊に思えるが。

齋藤: 「ホンダの今までの流れからみるとそうかもし れませんが、それらの採用で構造が特別複雑になった ということはありません。エンジンも車体も、とにか くシンプルにしたかったんです。 ピボットレスフレー ムもサイドラジエターも、新奇性とか目新しさのため にやったわけじゃなくて、考えを煮詰めていったらこ うなっただけなんです。発表時に広報から、、このバイ クのウリは? "って聞かれたんですけど、VTRにはない んですよ。特殊なことは何もない。しかたがないから このふたつを言ったんですが、それは手法であって、 大げさにウリにするところではありません」

確かにVTRの構成はシンプルだ。外装の脱着も実に 簡単だった。そういうところも意識したのだろうか。 邇藤:「もちろんしました。エンジンも車体も外装も 電装もすべてシンプルに。設計者にはその概念を通し てもらいました。軽く小さく、そしてシンプルにと、 それはレース参戦時を考えてのことでもありました」

剛性が最適であれば ピボットレスじゃなくても よかったんです

では次はコンセプトの再確認をしてみよう。まずは 快感の走り*について。絶対性能の追求ではなく、 ソッインの加速感や鼓動感をだれもが容易に楽しめる ことが掲げられたひとつ目の目標だった。

震譲: 「これはまずまずの味つけができたと思います。 もっと強いキャラクターを与えることも技術的には充 分可能でしたが、Fタイプの機種である以上、このく らいでよかったと思っています」

もっと強いキャラクターとはどんな味つけなのか。 齋麗:「例えば出力特性。淀みのないものか理想とい われていますが、もしかするとコブと合がはっきりし ているっていうのも面白いかもしれません。このへん はサジ加減が非常に難しいのですが、個人的にはそう いうこともやってみたいです。それで安全に楽しく乗 れればいいわけですから。でも初心者も乗ることを考 えると、これはなかなか難しいですね。

ふたつ目の目標は、*意のままの操縦感*。少々乱暴な表現だが、90度 V ツインという前後に長いエンジンで、優れた操縦性と安定性を両立させる(これは2輪

車操安性能の永遠のテーマだという)ために採用されたのが、ビボットレスフレームだ。といっても、正直にいって、わかったようなわからないような。

齋藤:「90度 Vツインは並列 4 気筒と比較するとクランクシャフトの回転による慣性力が、ヨー、ロール方向で少ないわけですから、軽快感は出しやすいんですが、エンジンの前後長が長い分ホイールベースも伸びてしまうため、旋回性能は必ずしも有利とはいえません。また構造上、前輪分布荷重も少ないわけですから、安定性の確保という面においても不利なんです。

前輪分布荷重が少ないと安定性が不足するっていうのはわかる。弓矢だって先端にオモリが付いていないと真っ直ぐ飛ばないし、4輪車でも前が重いF下車は直進安定性がいいというのか一般論だ。しかし旋回性においても前輪か布荷重はそんなに大事なのだろうか。 齋藤:「今のスーパースポーツは、ホイールベースの短さ、そして前輪の強力なパワーでコーナリングをこなしているんです。無理矢理といってはいいすぎですが、前輪に大きな性手をさせて曲げているんです。今の並列4気筒の前輪分布荷重は51%くらい、一方VTRは約47%。走りだせばさらにこれが減ります。従来の並列4気筒のエーズースポーツの手法を用いると、VTRは、曲がらないし、安定感もないバイクになってしまうんです。でもオフロード車を見てください。あれも47%くらいですが、操線性は悪くない」

*ビボットレス*というとドゥカティを連想するが、 *ビボットを(フレームに加えて)エンジンに持つバイク*ということになると、これは昔から多くのオフ車にも用いられている。ホンダはブロスやアフリカツイ ンにもこれを採用している。それが車体に及ぼす影響 つまりスイングアームピボットまわりの剛性について は、以前から研究が行われていたそうだ。

齋藤:「VTRの開発初期には、今までどおりのガチッとしたアルミフレームに、既存の狭角 Vツインを積んでテストをしました。これはもう本当に曲がらなかった(笑)。ホイールペースが長くて前輪分布荷重が少ないし、やたらに剛性が高いから、うまくよれてもくれない。それでもう、ビボットブレートの部分をズバッと切ったんです。そしたらいきなり曲がるようになっちゃった。もちろんそのままじゃ安定性は全然ないんですけど、これは面白いと。操縦性が一気に変わったんです。べつにビボットレスじゃなくて、フレーム側にビボットがあってもいいんですよ。でもガチッとやるんじゃなくて、適度に接いてやるんです」

つまり、前輪分布荷重の少ないバイクに、昨今のバイクのようにピボットまわりの剛性が高いフレームを与えてはいけないということなのだろうか。

齋藤:「簡単にいうとそういうことです。それはドゥカティに乗ってみてもわかるようです。あるときウチの熟練のテストライダーをドゥカティに乗せたんです。 せしたら彼は、*このバイク、ちょっと違うな*と言うんです。民の下で車体のネジレを感じると。まあ普通の人にはわからないレベルでですが」

VTRの車体の特徴は(たぶんドゥカティにもいえる ことだが)、ネジレの位置が並列 4 気筒スーパースポー ツよりも後ろにあること、さらにはその特性を生かし てリア主体で曲がっていくということにあるようだ。 では安定性のほうはどうやって解決したのだろう。





キャスタ一角: 24°50'、トレール: 97mm、ホイールベース: |430mm。ホイールベースがやや長い以外は、昨今のスポーツバ イクとしては標準的な数値だが QD度 Vツインというエンジン を搭載して、操安性と安定性を両立させるのは容易なことでは なかった。ビボットレスフレームという従来の自社のバイクに はなかった手段を用いたホンダだが、もちろん、スイングーム を伸ばしたい、前輪分布荷重を増やしたいという、これまで培 ってきたスーパースポーツの基本を踏襲したい気持ちはあった はずだ。VTRのスイングアームは495.5mm。ロングスイングアー ムをうたうYZF-RIなど576mmもあるのだ。だがピボットがこの 位置になければ、スイングアームはもっと短くなっていた。ま たサイドラジエターは、前輪分布荷重を稼ぐ、つまりエンジン を少しでも前に搭載するための採用なのである。

さてこのようにVTRを外装を外した姿にするのは、実に簡単 だ。カウルを留めるボルトの数は非常に少なく、配線類もきれ にまとめられている。こういうところにまで気を使っているバ イクは多くない。"とにかくシンプルに"という概念が全体に行 き届いたおかげで、日常のメインテナンスも楽しくできる。

齋藤: 「スイングアームを伸ばせば安定性は出せます が、これはやりたくない。これを解決したのもピボッ トレスフレームです。駆動力をかけるとカウンターシ ャフトには、何トンというレベルのものすごい力がか かります。一般のフレームのビボットプレートがあん なにゴツい理由は主にそれなんです。ここの剛性が低 いと、生じたネジレがヘッドパイプにまで伝わり、そ れが安定感不足となるわけです。エンジンにビボット があると、この力はすべて重量物であるエンジンが受 け止めます。そうするとヘッドパイプまでネジレが伝 わらない。これで安定感を確保したんです。だから安 定性、旋回性についてもそうなんですが、VTRの車体 の成り立ちは従来の4気筒車とは異なるんです」

しかしそれではエンジンを相当頑丈なものにしなく てはならないのではないだろうか。

齋藤: 「そんなことはありません。エンジンはだいた い60kgくらいのマスを持っていますから。もともと、 大きく、重たいもの、そこに衝撃が入るんですからう まく緩和されるんです。もちろん、微妙な剛性、ハン ドリングの味つけについては、エンジンハンガーまわ りの肉のつけ方で調整しています」

ドライブスプロケット、スイングアームピボット、 ドリブンスプロケットの3点の位置関係は操安性に大

今年発売された新しいVFR (800cc) は、ホンダの市販車では、VTR 1000F、VTR (250cc) に次ぐ、ビボットレスフレームの採用車。考え てみると4気筒といえどもVFRのエンジンは挟み角が90度のV型。前 後長が並列 4 気筒より長くなるという条件はVTRと同じなのだから、 VFRがこのフレームを採用したのは当然のことといえるだろう。さて VFRのフレームを前任モデルであるVFR750Fと比較すると、ただ単に

VFR750F/RC36('90~97)

スイングアームビボットプレート部分を外したのではなく、形状が大 幅に変更されているのがわかる。メインパイプは同じ5角形の目の字 断面ながら、サイズが80×30mm→115×30mmとなり、併せて肉厚も変 更されているし、エンジンハンガーもまったく形状が異なるものとな っている。またフレーム重量はVFR750Fに対して3.5kg軽くなったと いう。ビボットレスフレームには軽量化という利点もあるのだ。



きな影響を及ぼす。このうちの前2点は通常、エンジ ン、フレームに、それぞれ装着される。大量生産車で ある以上、そこには設計値から微妙なズレが生じるわ けだが、どちらもエンジンにあるVTRの場合、2点の 位置を確実にし、さらにはアクセルの開閉によっても 位置関係が変わらない(普通のフレームなら、アクセ ルを開けるとエンジンが後ろに引っ張られ、2点の距 離が微妙に近づく)という利点があると思うのだが。

齋藤:「確かにそれはあります。他に生産性がいいと いう利点もあります。エンジンとリアまわりを先に組 んで、後からフレームを乗せればいいわけですから」

ピボットレスフレームの話が長くなったが、この車 体によって目指した"快感の走り"。齋藤さんはFタイ プの操安性としてはうまくまとまったと言うが、例え ば同じFといえどもCBR600Fというバイクがある。こ の車両とVTRを比較すると、*自由度の違い"というの

齋藤さんも憧れるという、ヴィンセント・ブラックシャドウ

ヴィンセントが自社製Vツインを搭載する ラパイド"の販売を開始したのは1936 年。1947年にはラバイドをベースに各部に チューンアップを施した "ブラックシャド ウ"が登場する。OHV2パルプ、挟み角47. 5度のVツインは、ボア×ストローク 84×90mm、排気量:997.5ccにて、55bhp/ 5700rpmを発揮。218km/hという公称最 高速度はもちろん当時世界最速。エンジン の美しさもさることながら、車体にも見る べき点は多い。いわゆるフレームは存在せ ず、エンジン上部に各断面のスチールボッ クスが留められ、その前端にステアリング 、ッド、後端にリアショック上部マウント を持つ。スイングアームビボットはミッシ ョンの後方。考えてみると、VTR1000Fの はるかなるご先祖様といえなくもない。



が、どうも我々には気になる。簡単にいうとラインの 自由度がCBRのほうが高く感じられるのだ。これと比 較するとVTRはやや安定性指向が強い気がする。

齋藤: 「その点は大いにもめました。もっとシャープ なハンドリングでもいいのではないかと。ただし、大 型初心者の方が多いという現状を知ると、これでよか ったと思います。600FっていうのはFといえどもスー パースポーツ寄りですから、VTRは限界での走りでは なく、普通に走ったときの気持ちよさを求めたんです。

RC45とは違います VTRはリアタイヤを うまく使わないとダメです

先ほどの話で、Vツインが必ずしも旋回性が有利で はないということはわかった。しかしどうも腑に落ち ない。並列 4 気筒と比較すると、やはりクランクのジ ャイロ効果が少ないVツインのほうが軽快に曲がり、 ラインの自由度も高いのではないかと思える。 齋藤:「ジャイロについては確かにそうです。でもそ

れ以上に、ホイールベースと前輪分布荷重というのは 大きな要素なんです。旋回というものには、まずパッ と向きを変える最初の旋回というものがあって、これ がVTRはすごくいいんです。でもその後、後輪がつい てきて全体の旋回が始まるわけですけど、そこでの曲 がりやすさ、曲がっていく強さっていうのは、あまり 強くありません。前輪が強いコーナリングフォースを 発揮してくれませんし、ホイールベースも長い、さら に車重もそんなに軽くはありませんから」

確かに倒し込みそのものは軽かった。問題はその後、 乗り手なりの変化がつけづらいということだ。

齋藤: 「そのへんはですね、そういう味つけにしまし た。いろんな人が乗ることを考えるとやはり安定性が 大事です。本音をいえば、これをベースにSPとか、と にかくバージョン違いをいろいろ造りたいんです」

バージョン違いとは、90度 V ツインならではの旋回 性能をもっと前面に打ち出したマシーンのことだろう。 ではその "ならではの" というところにもう少し突っ 込んでみたい。VTRは初期旋回はよくてもその後は勝 手に曲がってはくれないから、乗り手が自らの意思で リアを主体として曲げていく必要がある。この乗り味 は意図的に造られたものなのだろうか。

齋藤: 「こういうエンジンを使って造る以上、それか らは逃れられません。例えばもっと前輪分布荷重を稼 いでフロントへの依存度を高めるという方向性では、 CBR600Fや900RRを超えることはできません」

各誌のスクープにあるように、VTRのSPモデルの先 行検討は実際に行われているようだ。しかし今後の展 開は齋藤さんにもわからないという。さてサーキット 走行を充分考慮に入れたSP仕様ともなってくれば、前 輪に対する依存度を増やさざるをえない。そうなると、 現在VTRが持っている素性も変わってしまうのか。

齋藤: 「それはないと思います。前輪への依存度を増 やそうとはするでしょうが、RC45のようにはならない でしょう。どうやってもこのバイクは後ろをうまく使 わないとダメです。ただし車速が上がってくれば、フ レームは変わります。現にモリワキさんのレーサーは 裏側全面に補強を入れてますよね。あのくらいやらな いと、270とか280km/hレベルでコーナーに突っ込ん ではいけません。STDで考えているのは240km/hくら いまで。その領域での気持ちよさですから」

さて、ふたつ目がずいぶん長くなったが次が、みっ つ目、"日本車離れしたこだわりのデザイン"。見て、乗 って、触って、磨いて、飽きずに長くつきあえるマシ ーンを目指したというが、その点については?

齋藤: 「実は、航続距離やライディングポジションと いった面では不満の声もあるんです。でも私は、この バイクをVツインを積んだVFRにしたくはなかった。

あくまでも V ツインならではの、スリムさ、かっこよ さを、とことん追求したかったんです」

ひと目見ただけで 買いたくなっちゃうような オートバイを造りたい

今後のVTRはどう育っていくのだろう。何か大きな 仕様変更を行う予定はあるのだろうか。

齋藤:「今のところはないですね。行う場合は、'97~ 98年型と互換性のある形でやっていきたいです。難し いんですけど。色変更は別として、基本的には退職す るまでVTRの面倒は私がみることになると思います。 今度VTRクラブのツーリングに出ようと思ってるんで すよ。これはインターネットの中でできたらしいんで すが、そういうページを見てみると、いろんな情報、 お客さんの生の声が聞けて、面白いですね。ユーザー とコミュニケーションを取ることっていうのは. 車両 を育てるうえで、非常に大事なことだと思います」

だがあまりにも多くの意見に耳を傾けすぎると、中 庸なバイクになってしまう危険性もある。

齋藤: 「自分の独断っていうのが必要になることもあ りますが、実際に乗ってる人の声っていうのはやっぱ り大事ですよ。加えて大事なのは私自身がよく乗るこ とですね。ドゥカティやモト・グッツィ、ああいうメ -カーのバイクって、よくわかっている人が造ってる なあと思うんです。やっぱり乗って、乗りながら決め ている部分がたくさんあるんじゃないかなと、

ところで、齋藤さん自身が今現在、VTR以外で欲しい バイクっていうと、何になるのだろうか。

齋藤: 「見て感激して一目ぼれしたっていうと、ブラ ックシャドウですね。何といってもカッコいい。中で もエンジンは絶妙です。ああいう形のものが図面とし て書けるのなら、設計者というより、芸術家に近いで すね。車体に関してもいわゆるフレームという概念が ない。50年以上前にあれが造れたっていうのは本当に すごい。それから、いろんなところが蝶ネジになって いる。日常的に整備するのを前提とした造りになって いるんでしょう。こういう構造を見ていると、オート バイって本来こういうものじゃないかなと思えます。



斉藤直行 1953年東京生まれ これまでに携わった車種は、CB900 F/1100R、VF1000F、VFR750F、NR750、ST1100など。斉藤さ んのことをもっと知りたい人は先月号の技術者の構顔を参照のこと。

確かに、分解組み立ての容易さ、調整個所の多さは、 オートバイとのつきあいを深めるうえで、非常に重要 なことだ。昨今のバイクで素人が整備することを前提 としたものなどほとんどない。今の時代、そういうバ イクを告ることは難しいことなのだろうか。

齋藤:「徹底的に整備しやすいバイクというのなら決 して不可能ではありません。そういうこともだんだん やっていきたいですね。 VTRについても、 まあいじる のが前提とは言いませんが、そういう気持ちがあって、 できるだけシンプルな構造にしたんです。

さて行数も少なくなってきた。最後に齋藤さんが今 後どういうバイクを造っていきたいのか聞いてみよう。 齋藤: 「普通の人から見れば、タイヤがふたつあって エンジンが真ん中にある、バイクってただそれだけの ものなんですけど本当に卑が深い。まだまだ勉強する ことがあります。 2輪の本来の価値基準は、速い遅い や新機構のあるなしではなくて、整備性のよさや乗り 味の面白さ、そういうところにあるはずです。*廉価・ 高性能"だけでは認めてもらえない時代がいつか来る と思うんです。ひと目で思わず買いたくなっちゃうよ うな、そういうオートバイを造っていきたいです」

やっぱり齋藤さんは、とにかくバイクが大好きな人 だった。本誌としては、他機種への展開を含めたVTR 1000Fの今後を見守り、齋藤さんの次回作を楽しみに 待ちたいと思う。 (まとめ:中村友彦)

VTR1000F以降、変化を見せはじめたホンダ車の車体



最近ホンダの車体が変わってきている。ホンダからみれ ばそんなことはなく、あくまでも従来からの延長線なのか もしれないが、スイングアームピボットに注目してみると、 確かにCBR900RRなどは以前から、ビボット裏側を密閉→ オープン構造にしたり、リブを加えたりと、いろいろと剛 性に手を加えていた。だが素人目にも違いがわかるように なってきたのはここ最近、VTR1000F登場以降のことだ。 従来とはピボットまわりの構造が変わってきている。

VTRの登場以後、最初にピボットレスフレームを採用し たのはワークスNSR250。次は'97年末に発表された250cc のVTR。その次が前ページでも述べたVFR。さらに先日の インターモトでは、VTRのエンジンを使ったバラデロが登 場した。とまあ、ここまではわかる。挟み角や気筒数の違



いはあれど、すべてV型。しかしである。バラデロと同時 発表された中に気になる1台、新型CBR600Fがあった。並 列4気筒のこのバイクは、ピボットレスフレームではない が、エンジン側にもピボットを持っているのだ。このマシ ーンには間違いなく、VTR以降、ビボットレスフレーム車 で培ったノウハウが投入されているはずだ。

齋藤さんが言っていた、"べつにピボットレスじゃなくて もいいんです"という言葉を思い出してほしい。大事なの はフレームにピボットがあるなしではなくて、全体の剛性 を適切なものとすること。やはりピポットレスフレームは、 スイングアームの延長、ホイールベースの短縮が難しいな どの Vツインエンジンのネガを補うためだけのものでは なかったのだ。新CBR600Fの登場がそれを証明している。

は スイングアームピボットを エンジン後端に持つオートバイたち

VTR1000Fの走りの味わいは、フレームをピボットレスとしたことによるものが多いといわれるが このスイングアームをエンジン後端に取り付ける方式は、外国車では古くからあるものだ 今回のVTR特集の特別付録として、その誕生から現在までの歴史をたどってみよう Text: Kazuo Ozeki

自転車のものを転用したことから発展したオートバ イのフレームが迎えた大きな転機は、1903年にベルギ ーで生まれたFNフォアのように、重たいエンジンを支 えるためにダウンチューブを | 本から2本に増やした ダブルクレードル形式の出現であった。その後は、エ ンジンを下から支持するこの方式が主流となる。そし て2度目の転機はスイングアームの出現であろう。

インディアンが1913年に商品化したリーフスプリ ングを使った車両がその先鞭といえるが、後にこれと 類似するフラットツインの英国車が登場。それは、 BMWの原型となったエンジン縦置きのABC(1919年) と、横置きのラーレー(1921年)で、特にラーレーは 注目すべき機構を持っていた。同社は鋼管/自転車メ ーカーで、ミッションを製造するスターメーアーチャ 一社を傘下にしており、その技術力を示すためにスイ ングアームピボットをギアボックス後端に設けたのだ。 当時、スターメーアーチャー社の製品は多くの英国 車に純正装備されていたが、スイングアームへの信頼 性がまだ確立していなかったのでこの方式は普及しな かった。しかし、最初にスイングアームピボットをエ ンジン後端に置いたのはこのラーレーにちがいない。

その後に誕生したリアショックを持つオートバイは、 戦前のヴェロセットのロアラー・ワークスレーサーや、 戦後のノートン・フェザーベッドなどに代表されるが、 スイングアームはいろいろな形式が試された。

1955年にドイツで生み出された、クランクケース前 側の下部にピボットを持つビクトリア・スイングは、 ケースがスイングアームと一緒に動くものだった。同

コマンドから派生した方式は、振動の低減が主目的



- トンコマンドは、クランクケース前側とダウ ンチューブの結合部、ミッションマウント用プレ ートの上部 (アルミプレート上前部) の2点にラ バーブッシュを装着し、振動を逃がした(リジッ ドマウント化したAMAダートトラッカーはよく クランクケースが割れたという)。このフレームも 最初から完璧というわけではなく 毎年改善さ れ、'69年の中央部ガセットに始まり、'70年にクラ ンクケース下側、'71年にヘッドベアリング、'72年 にエンジンマウント、'73年にはスイングアームガ セットが強化された。750ccで登場し、'73年には 850cc に排気量を拡大。写真は23 90.の大容量タ ンクを持つ'72年の750インターステーツで、小型 タンクのロードスター、ファストバック、プロダ クションレーサーなどが同じフレームで告られた。



スポーツスター用Vツインを積むビューエルは、マスの集中化が 開発ボリシー。GPレーサーの標準的な軸距の1380mmにこだわり、 前後に長いエンジンを前側気筒の上部とスイングアームビボット 両側でラバーマウントして振動を抑制。ケース前側とVバンク間 などにビロボールを置き、エンジンの横方向への動きを規制する。



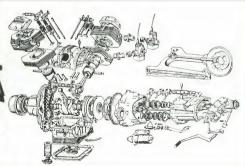
ハーレーのコンピュータ解析設計は、FLT、FXR、FXDとその度 を増し、完璧度を高めた。'91年からのダイナフレームは、FLHT やFXRの4点支持を進化させた、ビューエル的ともコマンド的と もいえる前後2点ラバー+スチールマウントを採用。剛性が必要 なヘッドパイプ部は鉛造で、バックボーンには角パイプを使う。

軽量化や生産性からミッションケースにスイングアームを装着するシャフト車



モト・グッツィは'73年以来、アレッサンドロ・ トマソのイノチェンティ傘下に入ったことも あり、打倒ジャパニーズに燃えていた。イタリア で人気を誇ったカワサキZ400やホンダCB400フ ォアに対抗でき得るマシーンを造ると決意して送 リ出したV35/50は、エンジンをミッションケー ス3カ所とオイルパン部でフレームにマウント。 当初ミラノのイノチェンティ:旧ランブレッタエ 場で生産することが決定され、鋳造設備を存分に 流用することが可能だったため、ミッションケー

スに装着するスイングアームをアルミキャストと ドゥカティ同様に排気量を することができた。 拡大し、'81年にはV65、'85年にはV75にまでスケ ールアップ。ラインアップもスポーツからオフロ ード、アメリカンまで多彩だった。だが、'90年に はデ・トマソの経営が悪化して自動車部門がフィ アットの傘下に入ったため、生産合理化により先 進的な小排気量モデルの生産打ち切りを決定。フ メリカやヨーロッパでの売れ行きが見込まれる大 排気量Vツインのみが存続されることになった。





モト・グッツィの考えを発展させたのがBMWであ り、同様にスイングアームをミッションケース後部 に装着する。これは、'83年のK100、'85年のK75に 始まり、'93年以降のR1100系にも受け継がれる。R 系はクランクケースをフレームとみなすことができ、 パイプフレームはリアショック上端を支えるシート レールのみで、この構成がラインアップ拡大を容易 とした。なお、ロータックス製単気筒を積むF650は エンジン後端とフレームの両方でビボットを支える。 じような例はスクーターに多くみられ、1947年のシャ フトドライブ車、ランブレッタAはその代表で、スプ リングにはトーションバーを使っていた。また、1960 年のヤマハ製スクーター、SCI(これもシャフト駆動 車) も、生産性を合理化するとの理由から同様の方式 を採用していた。ドライブシャフトのジョイントまわ りの部品点数を最小限に抑え、エンジンからリアホイ ―ルまでをあらかじめ組み上げ、それをフレームと結 合させれば作業工程の簡素化が実現できたのである。

だが、1921年に登場したラーレー以降、スイングア ームピボットをエンジン後端に持つオートバイは、エ ンジンにフレームの役割を持たせた1930年のHRDヴ ィンセントぐらいしかみられなかった。その理由は明 確で、ノートンのダブルクレードル・フェザーベッド フレームの優秀さが広く認められ、世界GPレーサーの 多くが同様な形式を採用していたためである。

しかしノートンも時代の趨勢にしたがい、500ccだ ったバーチカルツインの排気量を、1960年に650cc、 1962年には750ccに拡大してアメリカ市場に対応する。 だが、エンジンからの振動はさすがに耐えがたいもの になり、伝統の車体のリフレッシュが必要となった。

そこで車体の振動を減らす努力と工夫を施したのが、 コマンドであった。クランクケースと別体式のミッシ ョンをパネルで結合し、その前側と後ろ側上部2カ所 をラバーブッシュを介してマウントし、ヘッド上部に 補助マウントを配置した "アイソラスティック方式" を、1967年のアールズコートショーで発表したのだ。

この新しいエンジンと車体の結合方式を考案したの は、グループ企業である2サイクルの名門、ビリアー スの設計者、バーナード・フーパーと、ロールスロイ スからノートン入りしたボブ・トリッグである。おか げでノートンのレーサーはF750レースを非力なエン ジンで戦うことができたが、さすがに2サイクルの日 本勢には歯が立たなくなり、1974年にDOHCツインの チャレンジャーを投入。このエンジンを設計したコス ワースのボス、キース・ダックワースは、バランサー 付きの一体型エンジンに、ミッション別体型のコマン ドで使った要素をより進化させて盛り込み、クランク ケース後部にスイングアームピボットを設けたのだ。

こうしてミッション一体式エンジンの後部にスイン グアームピボットを設ける手法が確立したわけだが、 残念ながらそのころのイギリス車はすでに壊滅状態で、 チャレンジャーの方式は途絶える運命にあった。

しかし、イタリアのレーシングエンジニアであるリ

スポーティな走りを生み出すドカのトラスフレーム



前後をトラス構造とした市販 レーサーであるレーシングバ ンタTT2系フレームは まさ にクランクケースをフレーム の一部とみかした好例といえ た。'85年にその公道仕様とし て750F1がデビューし、その 後、'86年のモンジュイと写真 のラグナセカでスイングアー ムをアルミとして進化は頂点 に達する。ホイールベースは 1400mm に抑えられた。そし て、'88年の750S、'89年から の900SSでは、851の影響か らか、ホイールベースは1450 mmへと伸げされた ただし 350と40055系はわわ行い 1410mmという数値である





851からは設計にマッシモ・ボルディの手腕が発揮され、その集 大成が、'94年に登場した916ストラーダだ。ホイールベースは 1410mmへと短くなり、これは'99年モデルでも変わりない。つけ加 えると、'89年の851スポーツプロダクション888は1430mm、'94年 の888レーシングも1430mmだった。そしてスーパーモノはわずか 1360mm しかなく、この運動性能が916に反映されたとみてよかろ う。ただ、'95年の916レーシングでは1420mmがベーシックとなる ので、このあたりの数値決定を単に参回性能から判断するのは困 難なのかもしれない。フレームは、クランクケースにあるスイン グアームビボットを両側から挟み込んで剛性を増す方式である。

新しいSS900のフレームは、750F1ラグナセカ系から進化したも のともいえるが、後半部のトラス構造は簡素化され、ステップま わりの処理が、先の900SSファイナルエディションに比べて916 系に近づいていることが明確にわかり、さらに大きな違いとして、 軽快さを増そうとして後輪を大きく露出するために、シートレー ルの上下寸法を詰めていることがあげられる。この部分は、916系 ではボルトにて固定されるが、ニューSSでは溶接としてコスト低 滅を図っているのがわかる。またフォークまわりなどが小改良さ れてはいるが、ホイールベースの1410mmは先代の900SSと同じで あり、今回は主にエンジンの出力アップに技術が注がれたようだ。

ノ・トンティがこれを見逃すわけがなかった。モト・ グッツィV7スポーツのフレーム設計者としても知ら れた彼は、エンジン後端にスイングアームピボットを 置く方式を1976年末のV35/50シリーズに採用した。

1976年当時、イタリア国内の350ccクラスは前年比 60% 増の約2万5000台を数え、ドゥカティでもファビ オ・タリオーニが1977年末にパンタ350を公開した。

この350は、フレームで吊り下げるように3点で支え るクランクケースにスイングアームピボットが設けら れており、これはモト・グッツィのフレームを設計し たニーノ・ベルリッキの助言によるとも思える。

しかしパンタはエンジンの開発が遅れたため、1979 年に市販されたのは500ccのみで、その後すぐに600/ 650/750ccへと排気量が拡大されたが、350/400ccは 最もデビューが遅れた。それらがやがて、ベルリッキ 製フレームのレーシングパンタをきっかけとするトラ ス構造の851や、今日の900SSに結びついていった。

モト・グッツィやドゥカティの考え方は、エンジン をリジッドマウントとしてフレームの一部とみなすも ので、そのハンドリングはカッチリとした味つけとさ れている。さらに、モト・グッツィのメカニズムを発 展させたのが現在のBMWともいえるが、エンジンは完 全な吊り下げ式、スイングアームを片持ち式として独 自性を示しながらも、フロントまわりをエンジン前側 に装着したサブフレームで支持するという考え方が、 ヴィンセントなどに通じている点が面白いところだ。

またハーレー・ダビッドソンも、1980年のFLTから ラバーマウントの研究をはじめ、その開発には当時社 員だったエリック・ビューエルも参加。FLTは現在彼 が造る車両と同様に、エンジンマウントにピロボール を使うのが特徴だ。その後登場したFXDは、エンジン とミッションを結合して一体化し、これを2点でラバ ーマウントするが、この起源はコマンドとみてよい。

いずれにしてもフレームの設計にコンピュータ解析 が盛んに導入されており、スイングアームピボットを クランクケース後端に設ける方式は、国産、外車を問 わず、今後も増えていくことだろう。 (小関和夫)

ピボットシャフトをエンジン後端でも受けるオフロード車



アフリカツインは、'88年に650ccでプロスとともに登場し、'90年 からは750ccに拡大された。VT400/500用が起源の52度Vツイ ンは、はじめはシャフト駆動で、'88年からチェーン駆動に変更さ れると、フレーム側にあるスイングアームビボットと同軸の穴が クランクケース後端に設けられた。ただしこの穴は、クランクケ ースに高い側性を持ち、それ単体でスイングアームピボットを成 せるドゥカティ的というよりも、スイングアームを支持するのは 主にフレームで、エンジンハンガーの一部として考えるべきか。

4 サイクルでAMA250ccモトクロスを制したヤマハYZM400Fを ベースとするYZ400Fもまた、クランクケース後部にスイングア ームのビボットシャフトを通す穴を持つが、オフロード車は'82年 からのハスクバーナWRなど2サイクルでもこの方式を採用して いる。そうする理由は、サスのストローク量が増えるにつれ、チ ェーンのたるみの関係からピポット軸をドライブスプロケットに より接近させる設計が必要になったからだ。今後は駆動形式にか かわらず、同様な方式とするのが主流となるだろう。





SUNDANCE SUPER XR 1200 SERIES



SUPER XR1200 DT

ダートトラックレース界に伝説を作った男、ジェイ・スプリング スティーンをイメージしたオールドスタイルのダートトラックレーサーレブリカ。C&」製プレームにスーパーXRエンジンを搭載。 前後18インチウスボークホイールやリヤミオナスなどが、往年 のワークスダートトラックレーサーXR750を彷彿させる。

¥3,500,000



SUPER XR1200 DT

ジェイの記録を破り新たなる伝説の扉を開いた、スコット・バーカーをイメージしたマシン。優新のワークスダートトラックレーサーと同様に、けやにそが又を使用するCSと関フレーム、ブーンボックススタイルのニューエキゾースト、モーリスタイプの前後18インギマヴパイル、フロント間立フォークを採用。

¥4,000,000



SUPER XR1200-5

往车の名車、XF1000のフォルムを駅代の技術で忠実に再現。 単にスタイルを復刻したのではなく、N+イバフォーマンスとの 久性を兼ね備えたサンタンスオリジナルエンジンを搭載する コンプリートマジン。エンジンの仕様は他のスー (一×XFシリ 一犬と同様に、細郎に渡るオーダ 一チューニングか可能。

ベーシックモデル ¥2,480,000 ホットモデル ¥2,980,000

今月の登場は5本。珍しく"TL1000S"がお休みしたのと反対に、 編集部・佐々木のCB-Fがついに実走に成功。なんとか最終回となりました。

1998 / 12 No. 135

定期・不定期および長期休載中を含む企画

●編集部・佐々木のCB750Fをモディファイする	⊃.56
●'78SRで遊ぶ――――F	⊃.58
●吉村誠也の"工具の話" ————F	⊃.60
●営業・広瀬のドカドカ日記 おさらい連載F	⊃.62
●トリニティースクールに通う	⊃.64
●TL1000Sの可能性を追求する — — — — — — — — — — — — — — — — — — —	休載
●続ドーバーゼロ1を走る土方君のFZ750レーサー詳細	休戦
●丸山浩のファイナルF通信 ――― ときどき登場しますので、お楽し	みに
●エンフィールド・ブリット500改善記	休戦
■上記以外にも休載ページかなり多し。でも、いつか続きをやります。	/

佐々木のCB750Fをモディファイする





佐々木のCB750F改、自称C B823Fがついに走った。それ もいきなりサーキットをであ る。この日はCB-Fマイスタ 一の丸山さんにも試乗しても らい、よく走るとのお黒付き ももらったようだ。というわ けで連載はいちおうこれにて 終了(本人は完調に仕上げて 再登場を狙っているが)。

'78SRで遊ぶ

第10回



SRエンジンの改造は幅も 広ければ奥も深い。AAAの佐 藤さんが次に行おうとしてい るのは、ビッグボア、ショー トストロークのスペシャルエ ンジンである。ピストンに左 の φ95mmの 鍛造製を選び、ク ランクはSR400そのまま。い かなる味わいになるのか、今 から大いに楽しみである。

吉村誠也の"工具の話"

第32回



今月のテーマはスイングア ームピボット。写真は昔なが らのタイプのナット側で、CB 750Fのものだが、最近の走り を追求したモデルには、すで にこういうのは少なくなった。 また、これらの整備に欠かせ ないスタンドについてもスペ 一スを割いているので、こち らも参考にしていただきたい。

営業・広瀬のドカドカ日記おさらい連載

第6回



900SSになってからの改造 ストーリーその2。しかし、 またしても転倒してしまった 話が登場する。けれど、オー トバイは少々壊れたものの、 いずれの場合もライダーがビ ンピンしていたのは不幸中の 幸い。なんといっても、人間、 体が大事。オートバイは働け ばかっちり直せるのである。

トリニティースクールに通う

第7回



中村の実感としては、バル タイにせよシリンダーボアの 実測(左はボアゲージ)にせ よ、初心者が完璧にできるも のではないという。それはそ うだろう。1000分の1を測る 計測器は、手で持っているだ けでゲージの針が動いてしま うのだから。でも、それでも 彼は、しごく楽しそうである。

TL1000Sの可能性を追求する

休載



今月は諸般の事情(何、た いしたことじゃありません。 心配無用です)で1回休み。 そこでケンツ・ニュースをひ とつ。左のSV400Sに付いて いるエグゾーストシステムが それで、なんと年内にケンツ で新車を買うとこれが付いて くるという大サービス中。単 体価格は14万8000円だ。

エンフィールド・ブリット500改善記

中間報告

実に長い休載中だが、ブリット500 改善記はまだ終わっていない。現在進 行中なのは、フロントフォークのモデ ィファイである。ブレーキを強くかけ ると前後にバイブレーションを発する ことは以前書いたが(どの車両にもで るわけではない)、これを本格的に直 してしまおうというのだ。 SRなどの フロントフォークと交換してしまう手 もあるが、これだとコストがかなりか

かるため一般的ではないと考え、ある ショップに相談したところ、「なんとか してみましょうか」との返事をもらっ たのはいいが、これがそう簡単ではな かった。詳しいことは完成したら誌面 で報告するが、インナーチューブとア ウターケースをラッピングしたうえで、 STDには存在しないスライドメタルを 入れたりと、とにかく手がかかってい るうえ、いまだ未完。 (佐藤)

CB750Fをモディファイする

復活第6回: 那須サーキットでシェイクダウンを行い、ひとまず連載終了



CB810Fの外装を乗せた姿。サイドカバーはタイラップで固定した 5月にエンジンの火入れを終えたCB823Fだが 例によって次の一歩が出てこない ならば公道より先にサーキットを走ってしまえと ウィズミー東京の走行会に出かけた。すると CBは想像以上にスポーティな仕上がりで 試乗した丸山さんも感心していた。どうだ! Photos: Tetsuya Sasaki and With Me

*早く公道デビューを果たしてCB823Fのロードイン プレッションを紹介しなくては…"。5月末に編集長の 厚意でエンジンの慣らしを終えてから心の底で隹りを 感じ続けていた私ではあったが、なんやかんやで忙し く過ごしているうちに(ひとり暮らしは、せっかくの 休日も掃除や洗濯で消費してしまうことが多いのです。 デートで埋まってないのが情けないですが…)、夏の 暑い盛りも越えて早くも9月に突入していた。

このままでは本当にマズいので、何とかして走らせ ることはできないかと考えてみたところ、本誌のレー ス&イベント欄内で9月23日にウィズミー東京主催 の走行会があるのが目に止まった。場所は那須モータ ースポーツランド。 リッタークラスのバイクにはやや 狭いかもしれないが、慣らしを兼ねて走るつもりなの で、あまりスピードが高くないほうがこちらは助かる。 それでウィズミーの丸山さんに、走行会に取材を兼ね て参加できるかもしれないとお願いしておいた。

ここで、*9月20日にはダッチランがあるから、先に そっちで走ればいいのに"と思う人もいるだろう。だ が、そのあたりは毎月編集や校正の仕事が最終段階に 突入していて日曜を返上してでも終わらせようという 時期であり、よって20日のダッチランへの参加はどう がんばっても無理だったのだ。那須にも100%行ける かどうかはわからなかったが、22日にはなんとか仕事 が一段落したので、眠い目を強引に開けて朝6時過ぎ にCBを会社のワンボックスに積み込んだ。万が一転倒 しても問題ないように、CB8I0FタイプIIの音い外装を 移植して走ることとし、改造したシートレールにサイ ドカバーを固定するために、タイラップの束やワイア ツイスターを編集長から借りて持っていった。

丸山 浩、CB823Fに試乗する

秋分の日の9月23日は、前日まで雨を降らせていた 台風がうまく北へ去ったおかげで快晴。高速道路の混 雑もほとんどなく、10時過ぎには那須インターに到着 した。一般道には8月下旬の大雨の影響で通行止めに なっているところもあったが、約30分後には那須モー タースポーツランドの駐車場にクルマを止めることが できた。それにしても生で見た災害の傷痕は相当なも のだ。河原には大きな石(岩)や木がゴロゴロしてい たし、川の周辺の住宅はことごとく床上浸水している ようで、畳を上げている家屋も少なくなかった。普通 の生活を取り戻すのに必死になっている人々の姿を見 ると、事前に日程が決まっていたからしかたがないと はいえ、"こんなところに遊びに来てよかったのだろう か?"と、自己嫌悪に陥ってしまった。だれが悪いわ けでもない。ただ現実の切なさを感じたのである。

話を戻そう。走行会は9時から始まっており、私が サーキットに入ったときには2輪の1本目の走行がす でに終了していた。丸山さんや受け付けをしているウ ィズミー東京の人たちにあいさつを済ませ、ワンボッ クスの中でキャンディブルーの外装の取り付けとライ ト類へのテービングにかかる。ところがこの日は夏を 思わせるほど日差しが強く、30分後に作業が終了する ころにはTシャツが汗まみれとなる。前日までの疲労 も重なり、走る前からすでにバテ始めていたので、午 前中の走行はパスして走行会の撮影をしていた。

午後のスタートは1時からで、私もツナギに着替え て緊張しながらコースイン。CB823Fに乗るのも那須を 走るのも初めての私は、背中とテールカウルに "憎ら し中。注意!"と書いたガムテープをあらかじめ貼り つけて、ゆっくりと周回を始める。数周走ったところ で一度ピットに入り、オイル漏れやボルトの脱落がな いかを冷静にチェック。特に問題のないことを確認し て、今度は少し回転を上げて走った。

CB823Fに対する私の印象は、STDとはまったく異な CB823Fに試乗する丸山さんは、そのシャープなハンドリングに感心していた。彼は数日前に首を痛めており、この日も少しつらそうだった。



ールランプに貼ったガムテープには "注意" と書いた。そうして おけば、本気で走ったときに遅くてもわからないという作戦?だ。

り圧倒的にスポーティということだ。ライディングポ ジションはコンパクトに感じるし、バンクさせるのは 非常に軽く、旋回性も高い。エンジンも823ccという排 気量のわりには下からパワーが出ている。これなら現 代のネイキッドモデルと同等か、それ以上に走ること もできそうな感じだ。さすがにウイニングランの赤堀 さんが手がけただけのことはある。ただ、私の腕では CBの本当の実力を探るまでに至らないため、丸山さん に試乗してもらって意見を聞くことにした。

「いいですねぇ。乗りましょう、乗りましょう」と、 丸山さんはふたつ返事で試乗をOKしてくれた。私はツ ナギの上だけ脱いで、彼の走りを撮影するためにカメ ラを構える。カスタムマシーンの取材にしてもそうだ が、初めて乗る車両に対してかなり慎重に接するのが 丸山さんのスタイルだ。この日もそれは変わらず、む やみにスピードを上げたりはしない。しかし試乗のプ 口だけあって、短時間で分析を終えていた。第一声は、 「かなりディメンションをいじっているだけあって、 すごくシャープですね。公道よりも、むしろこういっ た場所を走るのに向いてるんじゃないかな。よく走り ますよ」だった。それは私のレベルでもわかったが、 「でも、フロントフォークは伸び側のダンピングがもう 少し利いたほうがいいですよ。サーキットでは少し戻 りが早いかな。それと、エンジンもうまくセッティン グすればもっとパワーが出るんじゃないですか」とい う言葉には、思わず唸ってしまった。私は逆に足まわ りが硬めと感じたので、それを言ってみたところ、 「佐々木さんはもっとガンガン攻めなきゃダメッ! 前に僕のCB1300に乗ったときもそんなことを言ってた けど、飛ばさないとこういったバイクのよさがわから

ないでしょう」と、一蹴されてしまった。まあ、速く 走ることについては少しずつ努力することにして、こ の足まわりを公道でどう感じるかを試してみたい。そ れと、キャブレターは赤堀さんがすすめる d38~40mm のTMRを装着する方向で考えてみることにしよう。

これで連載という形での登場はひとまず終えること とするが、いつかはカスタム試乗のページに出ること を目標として今後も手を加えていくつもりだ。また機 会があれば誌面でお会いしましょう。 (佐々木哲也)



CB-Fも数台参加しており、この750Fは当日カスタム大賞に選ばれ た。車体にはかなり手が加えられていて、仕上がりもきれいだった。

▶多くの 2 輪、4 輪が参加した、ウィズミー東京主催の走行会



ウィズミー東京が主催する那須モータースポーツラン ドの走行会は、*カスタムマシーンでサーキットを走る" ことを主眼として'97年12月に第1回が行われ、この9月 23日で3回目を迎えた。'98年からは4輪のチューンアッ プにも力を入れ始めたウィズミー・プロフェッショナル レーシングだけあって(丸山さんもドライバーとしてシ ビックでレースに参戦中)、今回も2輪と4輪の両方が 多数集まり、終日走行を楽しんだ。

2輪の場合は経験や速さによってA/B/Cの3グル ープに分けられ、それぞれ30分×3回の走行時間が用意 されている。参加車両は、CBR900RR、VTR1000F、ZX-9 R、YZF-RIといった最新スーパースポーツに交じってCB -F、SRX-6、さらにH-Dスポーツスターやアフリカツイ ンまでもが走る。コースそのものは全長約1.1km、最大直 線長360mと小規模だが、逆に峠感覚で走ることができる うえ、速度が低いぶん転倒時に決定的なダメージを負う 可能性は低いといえるかもしれない。といっても、やは り一般公道とは速度が異なるため、速度感覚を養ったり サーキットの走り方を体験するには適している。

さらにこの日は昼休みや走行終了後にはビンゴゲーム やカスタム賞が贈られるなど、ただ走るだけの走行会で はなく、イベントとして参加者に楽しんでもらおうとし ているのが印象的だった。費用は | 万2000円で、サーキ ットライセンスは不要。女性ライダーの姿も2~3名ほ どあり、そこそこのペースで周回をこなしていた(たぶ ん、この日は私がいちばん遅かったはず)。'98年のウィ ズミー東京走行会は、これで終了。もちろん'99年も数回 が計画されており、うまくいけば筑波サーキットで行う かもしれないということだ。そのときはまたCB823Fでも 持って参加したいと思っている。 (佐々木)

●ウィズミーの手がけるロータス・エリーゼ、午前中はも山さんがド ライバーとして試乗していた。スカイラインGTRなども参加 ❷GSX-R750はサーキットを走るのにうってつけだろう。全員がやる 気満々で攻めている点が、ダッチランとはちょっと違うところか。 ❸YZF-R1やZX-9R、'98CBR900RRも数台いた。ストレートが短い とはいえ、最新のシャープでパワフルなエンジン特性はやはり強力。 の日はとても果かったので、女性ライダーはみんな写真のような 格好で歩いていた。なかなか目の毒(いや保養か)である。 ⑤写真のアフリカツインやビューエルS1、スポーツスター883といっ た。スーパースポーツモデルとは対照的な車両も元気に走っていた。

⑥自走での参加が意外なほどに多く、サーキット走行を堪能した後、 ビットでヘッドライトやウィンカーを装着していた。10周あまりの走 行で完全にバテてしまった私と比べると、彼らは本当にタフだ。 ■協力:ウィズミー東京事務局 Tel.03-3813-2856













鎖骨複雑骨折が完治せず2レースを見送るものの、新プランに着手



|10月||10日、||日の両日は、長く続いていた天候不順 がうそのような快晴だった。この2日間、筑波サーキ ットでは、10日はタイムトンネル、11日はシングル・ エンジョイ・レース in 筑波という、ふたつのアマチ ュアレースが連続して開催された。

双方のレースにエントリーを予定していた僕は、本 来なら秋晴れのサーキットを気持ちよく走れるはずだ った。しかし練習中に痛めた鎖骨が完治せず、泣く泣 くレースをキャンセルすることにして、当日はギャラ リーとしてレース観戦を決め込んだ。ところが、久し ぶりに入場券を購入して驚いてしまった。

タイムトンネルは入場券が2000円、パドックパス 3000円で合計5000円かかる。シングルエンジョイは入 場料は2000円と同じだが、パドックパスが1000円と安 い。いずれにしても、これに駐車場やプログラム代を 加えると、観戦費用もばかにならない。主催者が異な るから難しいかもしれないが、両日共通の入場券やパ ドックパスを用意するなりができないものだろうか。 タイムトンネルですら観客は低迷気味だし、 シングル エンジョイはギャラリー皆無に近かったのだから…。

ふたつのレースでの印象

タイムトンネルには、ここ2年ほどライダーとして 出場している。旧車レースの常で、マシーン不調に悩 まされて出走前はいつもドタバタし、周辺を見る余裕 などまったくない。そして自分たちのレースが終わる と、勝敗に関係なく祝杯をあげていたから、不謹慎に も仲間のレース以外は何も知らない。その点今回は、 チームマシーンの手伝いを不自由な体でやった以外は、 サーキットの雰囲気をゆっくり味わうことができた。

今年はエキシビションが豪華だった。ジム・レッド マンの6気筒サウンドにはだれしもが酔いしれたこと だろう。残念だったのは、ホンダともどもアッセンで 快走したヤマハ勢の不調。元ヤマハ社員のよしみでメ

カニック氏にいろいろ話を聞くことができたが、マシ ーンを走らせるのは11月の鈴鹿サーキットで終わり らしい。新規に部品を造る予定がなく、すでにストッ クパーツもなくなっているとのこと。あとはプラザの 展示車となるらしいが、「どんなことがあっても、来年 も走ってください」と、僕はライダーの本橋さんとメ カニック諸氏にしつこいぐらいお願いした。

元ヤマハワークスライダー宇野順一郎さんもお元気 だった。当時活躍したYA6と同一機種での参戦だが、 「今年はかなりイジってきたけれど、ミッションがだめ だよ。ワークスYA6のクロスミッションはとてもよか ったけどね」と言いながらも、それなりに走ってしま うのはさすが。僕もYAGで宇野さんと走れることを楽 しみにしていたのだけれど…、来年こそは/

翌日のシングルエンジョイは、第1回の春と異なり 参加者もぐ~んと増えてパドックはそれなりににぎわ っていた。AAAレーシングも今回は大挙7名でエント リーした(僕が加わっていれば8名だった)。実はこの レース、この種の他のレースよりエントリー費が安く、 そのうえノーライセンスレースもあるなど、魅力は少 なくない。相変わらずの主催者は告知不足だったが、

エントラント間ではそれなりに認知され始めているの だろうか、今後注目のレースになるかもしれない。

とはいえ、僕が出場予定していたSRワンメイクレー ス (SR F4&5) は、前回よりエントリー数が増えたも ののわずか8名だった。でも、前回出場したライダー たちが、仲間を引き込んでレースとして成立させたの が面白い。出場したクラブは3チーム、そして各チー ム」名ずつお立ち台に上って表彰されるという、ほの ぽのとしたレース内容だった。来年の春こそ、僕も絶 対に'78SRで出るぞと、今からいきまいている。

ショートストロークSR作戦

夏のサーキット走行で痛めた鎖骨複雑骨折は、今回 のレース出場どころか、年内はオートバイに乗っては だめと、担当の若いドクターに言われてしまった。当 初は骨折を楽しむなどとおおように構えていたけれど、 少々焦りだしてきた。レントゲン写真を見ると、ほと んど骨がつながっていない。「個人差がありますから、 心配ありません」とドクターは言うのだけれど。

そんなわけで、'78SRレーサーと僕のレースチャレ ンジ話は、しばらく保留となってしまった。そこでこ の機に、連載当初から考えていたSRエンジンのモディ ファイを進めていこうと思う。400エンジンをベース に、400クランクAssyとAAAオリジナルのよ95mmピスト ンを組み合わせようというのだ。

400のクランクウェブは500のものよりかなり重い が、ボアアップによるパワーの増加により面白い特性 になるはずである。ボア95mm×ストローク67.2mmで排 気量は476.3ccになる。ノンバランサーの重いクラン クウェブとショートストロークの組み合わせは、SR 500よりスムーズな回転曲線と、かなりパワフルなエ ンジン特性を生むと期待している。吸排気チューンも 一緒に行い、ストリート仕様で40ps以上は狙いたい。

スタイリングをちょっとクラシカルにして、僕のSR 20周年記念モデルにしたいと願っている。(佐藤 剛)

●ショートストロークエンジンの基本パーツ。クランクAssyはバラ ンスウェイトを持つ現行SR400用。 a87mm→ a95mmに入れ替えたス リーブの材質は、ボルシェにも採用されているアルミ。アルミのシ リンダーだからアルシルと呼ぶ。ピストンは鍛造でd95mm。ストロ ークが84mmある500のクランクだと595,4ccになるが、ショートス トローク感を狙って、今回は400の67.2mmでいくつもりでいる。

Qこのプレーキでわかるとおり車体はクラシカルなものとなる。マ ニー製フォンタナタイプ。公道モデルにはやや過激かもしれない。 ⑥フロントフォークはフォルセライタリアは35mmオールドGPを予定。





TSUKUBA CIRCUIT

"4サイクルシングル・ツインレースの祭典"

Colo Constrates

POEVIEDS BUSTORIA

11/14(sat)原催夕ラス

カテゴリー	クラス	ライセジス区分
25000-2	NS-2 (ノーマル250cc以下)	フレッシュマシル国内
	MS-2(改造126cc~250cc以下)	フレッシュマシル国内
Section 1	2VS (改造2パルブ240cc以上)	フレッシュマンの国内
ツインレース	ACT (空冷2気筒390cc以上)	フレッシュマシ/国内
■車種改造無制限	HUGE-2(390cc以上 850cc未満)	プレッシュマン //国内
オフロードバイク	Terminator's (モディファイド120cc~850cc以下)	フレッシュマシ((国内 (MX可)
	(エキスパート OPEN)	フレッシュマン / 国内 / 国際(MX可)
BMWワジメイクレース	BOXER TROPHY(水平対向2気筒800cc以上)	フレッシュマン/国内

11/15(sun)開催クラス

カデゴリー	クラス	ライセンス区分
シングルレース	NS-1 (ノーマル251cc以上)	フレッシュマシ/国内
	MS-1 (改造251cc以上)	フレッシュマン/国内 🥌
	ES-1(改造無制限251cc以上)	国内/国際
ツイシレース	MT (2気筒390cc以上)	フレッシュマシ / 国内
_車種改造無制限■	HÜĞE引(850cc以上)	国内/国際
クラシックレース		プレッシュマシ (国内
	TT生1 (351cc以上) TT+2 (350cc以下)	フレッシュマンバ国内
ハーレー	スポーツスターカップ883 (SSC 883)	フレッシュマン//国内(国際)
ワンダイクレース	スポーツスターカップオーデン (SSC OPEN)	国内(国際)



全 催 ☆ ゴールブロジェクト 会 場 ☆ 筑波サーキット ゲートなーブシ ☆ AMア:00 入 場 窓 ☆ 11月14日(土)

予選/決勝 入場料 ¥8,000 バドックフリー

☆ 11月15日 (日) 予選/決勝 入場料 ¥3,000 パドックバス¥2,000

(前売券はチケットで)あにて発売申!)

GUSTOM/SHOPE#MAKERIMEETING S BILLERS SQUARE

第1回カスタムショップ&メーカーミーティング 開催内容

- ●全国有名ショップのカスタムマシン実車展示。
- ●1998全日本ロードレース参加車両の実車展示。
- ●カスタムマシン、中古車、用品、バーツ即売会。
- ●豪華賞品が当たる抽選会。

Aバドック奥の芝生席で行います。 詳しくは事務局までお問い合わせ下さい・・・

グランドスラム4に関するお問い合わせは・・・・・ ゴールプロジェクト イベント事業部 〒154-0016 東京都世田谷区弦巻4-23-10 アネックス1F TEL 03-3706-6110



操縦性に大きな影響を与える個所ながら ふだん、見過ごされることが多いスイングアームピボットは ステアリングヘッドの締めつけ調整と同じく ガタがないかぎりで最もスムーズに動くように オーバーホールとクリアランス調整を忘れてはならない

第四回:スイングアームピボットの整備は、クリアランス調整が要

10月号のステアリングヘッドと対をなすのが、今回 のスイングアームピボットである。ステアリングヘッ ドのところで *オートバイの車体関係の整備の中で最 も重要で最も難しい"と書いた。確かに、ステアリン グヘッドと比べると、スイングアームピボットの整備 は、少しぐらい簡単かもしれない。しかし、場所が場 所だけに、異常に気づきにくく、点検もおろそかにな りがちである。気づいたらリアサスがリジッドになっ ていた……なんてのは、よくある話だ。

ステアリングヘッドのところで *最低でも前後どち らかのタイヤ交換と同程度の頻度で"と書いたが、こ れはスイングアームピボットにもあてはまる。ステア リングヘッドほど微妙な動き具合の差が操縦性を大き く変化させたりはせず、その構造自体も、ステアリン グヘッドほど応答性に配慮したものにはなっていない とはいえ、やはり、サスペンションの一部だから、動 きやすいに越したことはない。

スイングアームピボットの動きやすさは、各パーツ に、変形・損傷・破損・錆びつきなどの異常がなく、 必要な部分が潤滑され、バーツの位置・向き・寸法・ 締めつけトルクなどが正しく組み立てられている……、 以上3つの条件が揃って初めて実現できる。逆にいう と、どれかひとつでも条件が欠ければ、動きにくくな るというわけだ。もちろん、これら3つの条件は、互 いに関連し合っている。締めつけトルクが大きすぎる とカラーが減寸し、それによってベアリングに過大な 力がかかって破損する、などというのがその例だ。

スイングアームピボットの整備をおろそかにしたま ま、タイヤやリアショックユニットを高価なものに替 えるのは、豚に真珠、猫に小判。高価なタイヤやショ ックユニットの性能を充分に発揮させられないばかり か、タイヤの異常な摩耗や、リアショックユニットの 機能低下や破損を招く可能性がある。ファッションな らそれもいいが、性能アップのためなら、まず最初に 行うべきは、スイングアームピボットを含むリアサス ペンション全体の整備ということになる。

分解前に、まず、作動をチェック

スイングアームの整備は、簡単な点検から始めたい。 リアホイールを浮かすことができるスタンドを用意し、 リアホイールとリアショックユニットを取り外し、ス イングアームの動きをチェックするのだ。本来なら、 ショックユニットを外せば、スイングアームは、どこ かに当たるまで、ストンと下に落ちるはず。後端部を 持ち上げてみれば、スッと、スイングアームの重さだ けを感じさせながら、上に上がるはずなのだ。

ところが、全体に動きが渋かったり、通常スイング アームが動作する範囲を超えると、いきなり重くなっ たり、ゴリゴリあるいはギシギシした手応えがあった りすることが多い。ひどい場合は、ホイールとリアシ ョックを外しても下に下がらず、そのままの位置にス イングアームが留まっていたりする。笑いごとではな い。車検のある重量車では、さすがにこういった極端 な例は少ないが、使用状況・保管状況の悪い軽二輪や 原付などに、かなりの高率でみられる極悪状態だ。

上下方向の作動チェックの次は、前後・左右のガタ のチェックだ。これは、スイングアームの後端を持ち、 前後・左右に動かして調べるのだが、少々コツが必要 だ、慣れないとマシーン全体を動かしてしまい、スタ ンドが外れて危険な目にあう。動かすというよりは、 軽く振動させるといった感じがいい。ともかく、そう してスイングアームに前後・左右に力を加えてみて、 ガタガタとか、ゴトゴトとか、コツコツといった感じ の手応えがある場合、スイングアームピボットに生じ たガタが原因であることが多い。

すでに書いたように、F下方向の作動がスムーズで ない場合は、前後・左右のガタを覆い隠していること が考えられるので、このチェックは、オーバーホール の前だけでなく、組み立てが終わった後にも行いたい。 もちろん、こんなところに、手に感じるほどのガタが あってはいけないわけで、ガタがある場合には、すき 間の調整、ベアリングやカラーの交換、締めつけトル クの再確認などの処置が必要となる。

緩めた状態での動きに異常がないか

点検の結果、異常があると判断したら、まず、スイ ングアームピボットを緩めてみよう。シャフトドライ ブ車などの特例を除き、スイングアームピボットは、 長いボルト状のピボットシャフトとナットで締めつけ られている。で、この場合はナットを緩めるのだ。外 してしまうのではない。ナットを1~2回転緩めたと ころで再度点検してみよう。ナットを緩めてもシャフ トが動かないことがあるので、そういった場合は、ナ ットを緩めた後、ナットの中央から飛び出しているシ ャフトの端面をハンマーで叩いてみるといい。

こうして、ピボットを少し緩めただけでスムーズに 動くようになり、かつ、前後・左右にガタがなければ ラッキーだ。それまでの動きの悪さは、単にピボット の締めすぎが原因だったからだ。規定トルクで締め直 して点検し、動きにくくならなければ、とりあえずは そのまま走らせて大丈夫だ。

ところが、こうしたラッキーな例は、実は本当に数 少ない例外なのである。仮に、最初は締めすぎだけが 原因だったとしても、過大な締めつけ力が加わったま ま使い続けているうちに、カラーの減寸やベアリング の変形を生じ、緩めたときにはすでに、緩めただけで は直らない事態に陥っていることが多い。

残念ながらラッキーでないとわかったら、ピボット シャフトを抜き、スイングアームを外さなければなら ない。と、書くのはたやすいが、これが大変な難作業 だったりする。点検のとき、少々動きが渋い程度なら 大丈夫だが、ゴリゴリした手応えがあったり、ショッ クユニットを外してもスイングアームが落ちないよう な場合は、まず間違いなくビボットシャフトは錆びつ いている。だから、抜くのにも、相応の覚悟と力が必 要だ。ハンマーで叩いたぐらいではビクともせず、フ

レームとのすき間を広げて鋸を通し、ピボットシャフ トを2カ所にわたって切断し、ようやくスイングアー ムを取り外せたという極端な例もある。もちろん、そ うなったら、ビボットシャフトだけでなく、カラーや ベアリング、場合によってはスイングアームの交換や フレームの修正が必要になる。

最も大切なのはクリアランスの調整

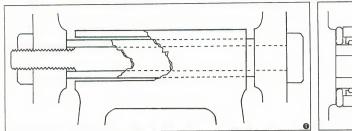
スイングアームを外したら、ピボット部分のパーツ を全部取り外そう。キャップのように取り付けられて いるシール、ブッシュ、シムの類、そして、ビボット シャフトが貫涌しているタイプ(シャフトドライブ車 などの特例を除き、ほとんどのマシーンはこれ)なら、 必ず、ビボットシャフトの締めつけ力がスイングアー ムにかからないようにするためのカラーが入っている から、それを抜き出す。残るはベアリングだ。こいつ はスイングアームに圧入されているから、簡単には抜 けないので、とりあえずは抜かなくてもかまわない。

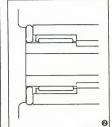
バラバラにしたら、すべてのパーツを洗う。きれい にするのが目的ではなく、目で見て異常を発見しやす くするためだ。シャフトの錆や段つき摩耗。シールの 亀裂や変形、ブッシュやシムの錆や変形や摩耗。カラ 一の減寸や端面の変形などを観察する。それとともに、 洗い油を入れた容器にスイングアームを丸ごと浸ける などしてピボット部分の内部を洗った後、ベアリング のローラーに、欠損、錆びつき、摩耗、変色などがな いかどうかをよく観察する。

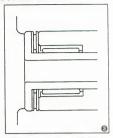
異常の認められるパーツを交換するのはもちろんだ が、ステアリングヘッドと同じで、全部のパーツを新 品にしたところで、正しく組み立てないとうまく動か ない。締めつけ力がスイングアーム本体にかかるのを 防ぐためのカラーの長さと、そのカラーにベアリング を介してマウントされるスイングアームの幅の差を、 どれだけ小さく、しかし0 (ゼロ) やマイナスになら ないようにするかが、ここでは最も重要なのだ。

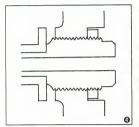
ボールベアリングで支持されるホイールとは違い スイングアームの多くは、内輪のないローラーベアリ ング(ローラーがカラーに直接接触する)だから、ど こかで左右への動きを規制しないとガタガタになって しまう。レーシングマシーンなどには、スラストベア リングを用い、軸方向の力もベアリングが受けるよう にしたマシーンがあるが、通常の市販車はスラストシ ム (ワッシャーのようなもの) を使っているのがほと んど。つまり、平たい金属どうしが直接摺動している。

だからこそ、スラスト方向(ビボット軸と平行な方 向)のクリアランスは、極小でなければならない。 D (ゼロ) やマイナスだと、ピボットシャフトの締めつ け力がスイングアームにかかり、リジッドになってし まうが、クリアランスが大きいとガタを生じ、ガタの 範囲でスイングアームが動き回り、スラストシムやス イングアーム本体が摩耗したり変形したりする。スラ スト方向のクリアランス調整こそ、スイングアームビ ボットの整備の要なのである。

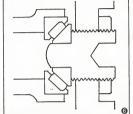














●スイングアームピボットの構造模式図。実際には これほど単純な構造ではないが、フレームの内幅よ りもスイングアームピボット部の幅が狭いこと、そ して、フレームの内幅と同じ長さを持つカラーがス イングアームを貫通し、ピボットシャフトの締めつ け力を受けているという点に注目してほしい。過大 な締めつけ力によってカラーが減寸すると、締めつ けカに上って左右のフレー人が内側にたわみ スイ ングアームの自由な動きを妨げる。このように、ス イングアームビボット部のカラーは、スイングアー ムが動けるようにするとともに、フレームの変形を

抑えるという重要な役割を持っているため、新品へ の交換を含め、長さの管理には充分注意したい。 ②一般的な、ローラーベアリング+スラストシムに よる構成を示す。カラーの長さとスイングアームピ

ボット部の幅の差は、極小であることが望ましいが、 明らかなすき間が生じる場合は、スラストシムを厚 くするか、枚数を増やして調整することになる。 ❸レーシングマシーンなどにみられる、スラストベ アリングを持つタイプ (無論、両側にある)。この場 合もスラスト方向のクリアランス調整は必要で、ス

ラストペアリングとスイングアームの間にシムを入

れたり その厚さや材数を変えて調整する。

○スラストクリアランスの調整が必要なのは スイ ングアームだけではない。その中を貫通するカラー の長さと、それが入るフレーム左右の内幅の差が大 きいと、ビボットシャフトの締めつけによってフレ ームがたわみ、その状態で使用を続けると、クラッ クの原因となりやすい。このため、①のようなタイ プでは、締めつけ前にカラーの左右にすき間がある 場合、シムを入れて調整するのだが、これをネジに よって可能にしたのがこのタイプである。まず、ピ ボットシャフトを軽く締め込んでクリアランスを0

(ゼロ) にし、ロックナットでロックした後、反対 側にあるナットを締めつける。こうすればフレーム に不要なストレスを与えることはない。

♠左の脚整機構を持つRVF/RC45のビボット周囲 働シャフトドライブのマシーンは、標浩上、ビボッ トシャフトを貫通させられないため、両側にテーバ -ローラーベアリングを配した構造をとる機種が多 く、左右どちらか一方に、この図のようなクリアラ ンス調整機構を持つのが普通だ。剛性や作動性はと もかく、合理的で態整しやすい構造だ。

の左の調整機構を持つRMW R1100Sのビボット周用

各種のスタンドを、うまく使い分けて効率と安全性を高めよう











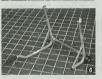


うとよいかを考えてみよう (⑤はショ ウワで借用。②は編集部備品)。 ●最も単純な形をしたフレーム用のス タンドだ。写真からわかるように、フ レームのすき間にシャフトを通し、 れを左右の足が支える構造。高さの調 整が可能で、シャフトの長さを変えれ ば、いろいろな幅のオートバイの各部 に対応できる。必要以上に高くしない こと、必要最小限の幅にして使うこと しっかりとした部分にシャフトを通す



②グッツィ・スポルト・ジングウシの ものではなく、編集部で使っているカ ワサキ純正用品。先端の突起が首を振 る構造になっていて、ステアリングシ ャフト (アンダープラケットの底の 穴) に差し込んだ後、本体を転がすよ うにして前輪の下に入れ、ステアリン グヘッドを持ち上げる。ステアリング シャフトの内径が小さすぎると突起を 差し込むことができず、内径が大きす ぎると不安定になるので、アタッチメ ントがあってもどんな機種にも使える とはかぎらないが、前輪やフロントフ ークを取り外す場合に重宝する。 大 きく、重いので、個人でこれを所有す るのは大変だろうが、日常的にフロン トタイヤやフロントフォークの脱着を するショップなどでは必要品といえる。 (しかも安い)メーカー練正品ならでは





の造りのよさにより、安心感も高い ③これもフロントを上げるスタンドだ が、左右の先端の突起をフロントフォ ークの下端にある穴に差し込んで使う ため、①や②よりも作業できる範囲は 狭く、フロントタイヤの脱着のみに限 定したスタンドといえる。フロントフ ークの下端には、たいてい、フォ クの組み立てのためのボルトを通す穴 があり、その穴にスタンドの先端の突 起を差し込むのだが、機種によっては 使えず、安定感という点でもやや心配 なのは事実といえよう。ただ、小ぶり で軽く、保管中にも使用中にも邪魔に

ならないのは美点である。 **②**これは、スタンドというよりはリフ トと呼んだほうがいいかもしれない。 油圧式のジャッキでプレートが上下す るため、マウントボルトを外した後に エンジンを持ち上げたり、ダブルクレ







ードルフレームのマシーンならアンダ ーループをプレートに乗せ、フレーム を持ち上げるスタンドの代用としても 使える。構造からいっても、なるべく 低い位置で使ったほうが安定する

⑤パンタグラフ式ジャッキを2連装し たようなジャッキ。 L字形のフレーム 受けを持つアームの幅 (と高さ) が調 整可能で、この部分でクレードルタイ プのフレームのアンダーループを持ち 上げる。幅の調整が可能なため、多く の機種に使えるのと、スタンドではで きない高さの微調整ができるのが特徴。 ○分子端に高さ脚整が可能なリ字形のア ームを持ったスタンドで、U字の部分 に固定式 (可倒式ではない) のステッ

プをはめてフレームを持ち上げる。ク リップが片方に寄っているため、横か ら差し込むことができる。 ○最もポピュラーな、スイングアーム





を持ち上げるタイプのリアスタンド. このタイプを俗にレーシングスタンド と呼ぶが、実際のレーシングマシーン ではフックにかけるタイプが多い。汎 用性を高めるため、L字形の支え部を 持ち、L字の部分をスイングアームの 下に入れて持ち上げるのだが、前後に 滑りやすいため、スイングアームの垂 れ角が大きな機種では注意が必要

の片持ちポスイングアームの機種専用 のリアスタンド、先端の空起をリアフ クスルの穴に差し込んで使う。

■このように、スタンドにはいろいろ な種類があり、それぞれ一長一短があ るのだが、それらをうまく使い分けれ ば 作業効率の向上、安全性の確保な どに大きな効果を発揮する。スタンド も工具と同じく、どれを選び、どのよ うに使うかが、メカニックの腕の見せ どころだといえる。

ド・スタンダードのF3から 900SSエヴォルツィオー:



本格的に900SSを走らせ始めると ブレーキのタッチや市街地でのマナーが 気になりだしてきた。そこであれこれと 手を加えつつ、あわせて来たるべき ダッチランに備える日々…というお話

ファインチューンが施されてPHMCから戻ってきた 900SSに慣れるため、私は毎日のように社用に使った。 大きな声では言えないが、それこそ計用半分プライベ ト半分という感覚で走行距離を伸ばしていった。

そうこうして感覚がバイクに慣れてくると、排気量 が900ccもあるくせに、2200rpm以下の極低速でギク シャクして乗りづらいことが無性に気になりだす。街 乗りならではの不満なのかもしれないが、本誌執筆陣 のひとり、山田純さんは、「ハンドリングを含め、ドゥ カティはもともと日本の狭い裏路地を走るために生ま れてきたバイクではないのだから、国産車並みのオー ルマイティな乗り味をこのバイクに望んではいけない のでは?」と言う。とはいえ、自分としては高速道路 をハイスピードで移動し、峠に命を賭けるためだけに 900SSを選んだわけではない。むしろ日常的な部分を 重要視してしまう私には、これは切実な問題だった。

そこで簡単に手のつけられるところで、ドリブンス プロケットをSTDの37Tからアファム製の39Tに変更 し、ローギアード化する。これで多少は御しやすくな ったものの、症状のほうはいま一歩で及第点は得られ なかった。しかし、初期伸びが完全に終わっていない 状態の、まっさらなチェーンではコマ数が足りず、こ れ以上大きいスプロケを装着することもできない。と いって、このためだけに新品のチェーンと替えるのは 懐が許さないし、当面はこれで我慢するしかなった。

そして、次に気になったのがフロントブレーキのレ バータッチだ。編集部が輸入元から借用した広報車で は不具合を感じなかったが、実際に自分が購入したSS はタッチがグニョ~ンとして、生ゴムを握っているか のようなのだ。そのくせブレーキの利き自体はオン・ オフスイッチのようで、タッチは少しもよくない。

SSの初期ロット(広報車)はフロントキャリパーが 黒の同径4ボットだったが、それ以降はゴールドの異径 に変更されていた。もちろん、それが原因だったかど

うかは定かではないが か ににしてもないものねだり には変わらないので、ブレ ーキマスターをSTDのブレ ンボ製 & 15mm から '91 年型 GSX-R750用 φ5/8インチ (15.87mm) に大径化する ことにした。

このマスター取り付け作 業はドカの専門店には頼み づらかったので、 編集でも いろいろとお世話になって いる東京・大田区のハヤシ カスタムにお願いした。

マスタータンクの取り付 けステー製作などを含め、多少なりとも加工が必要な ことが容易に想像できたからだ。また、すんなりと取 り付けが可能なブレンボ製 d 16mmを選ばなかったのは 単に金額の問題だったが、そのときドカに乗る友人か ら、「ドカにはやっぱりイタリア製のブレンボでしょ 一」と言われたので、「日本のショップが造ったメイド インジャパンのドカ用パーツはどうなるの?」と聞き 返すと、「そ、それは…」と口ごもってしまった。さす がの私も、そこまでミーハーではなかった。

また、当時(今も?)カスタムの定番だったRC30用 マスターにしなかったのも "右にならえ" 的なことが 好きではない(キライといったほうが正しいか)こと と、タンクとマスターをつなぐホースが、古くなると 硬化して白茶けてしまう、みすぼらしい 4輪のヒータ ーホースみたいでダサイと思ったからだ。

その後、前後ショックの調整機構をいじったり、エ ンジンオイル交換(約1000~1500kmの走行で交換し、 冬はカストロールのシントロン。夏は同じくカストロ ールのRSと決めている) などをしつつ距離を伸ばして いたある日、社用で浜松町付近を走行中また転倒して しまった。というより今回は人身事故だ。停車中の車 のすき間から宅配便のオニイチャンが突然飛び出して きたからたまらない。いくら反射神経のかたまりのよ うな私でも、これは避けられない。幸い相手にはケガ がなく、ドカも他車に接触することなく倒れたので、 修理代だけが私の持ち出しとなった (チクショー)。

せっかくタッチペンでうまくごまかした左カウルの カドは見事に削れ去り、無残にバキッと割れてしまっ たし、装着したばかりのPHMCオリジナルアルミサイ レンサーの前部下側も削れている。"子供じゃあるまい し左右ぐらい確認しろってんだ!" と頭の中ではどな っていたが、人間とオートバイじゃ、相手を悪者にす るのは無理だから、「ちょっと一、気をつけてよー」と しか言えなかった (シクシク)。

しかたなく壊れた各部のバーツを"ごまかす"方向 で修理を進め、そろそろごまかせたかな?というとこ ろまで仕上がると、恒例のダッチランが近づいてきた。 もちろんSSでは初めてのサーキット走行であり、否応 なしに気分は高まる。前回512F3で参加したときの"走 り"をかなり美化しており、頭の中には、SSで快走し

ている自分がいるのだが、そこで問題が発覚。

ダッチランをきっかけにオサダモータース製シング ルシートを装着したのは、以前のドカドカ日記でご承 知のとおりだが、実はそれ以外にも理由があったのだ。 STDのシートはキーによる開閉が可能なのだが、スト ライカー (ガチャッとロックされる部分) の具合が悪 く、フル加速時にガコッと外れ後ろにずれてしまい、 これからサーキット走行をするというときにこれでは 芳しくない。しかし、いくら調整しても改善すること ができなかった。つまらないトラブルだったが、シン グルシートへの換装はスタイリングの問題だけではな かったのだ(皆さんのSSは大丈夫ですか?)。

そして、発注していたギザ製のFC鋳鉄 d320mmフロ ントディスクがダッチラン前日にやっと手元に届く。 就業時間が終わりを告げるのが早いか、SSを社内に入 れるのが早いか、というタイミングで作業開始。弊誌 編集部は時として"作業場"と化すのだ。

この程度の作業は朝飯前なのでさっさと装着し、さ っそく試運転に出る。ブレーキレバーのストロークも 減り、タッチがとても良好になっている。ディスクの 肉厚が増えてピストンの出る量が減ったためか、ブレ ーキの構成パーツ全体に剛性感が感じられるようにな った。しかも表面処理が完全に剝がれていない状態で すらフィーリングはかなりのレベルでグッド。使いき れるかどうかは後々の課題とし、いざ仙台ハイランド での4時間走行へ…。 (広瀬智)主義)





●ダッチランまでになんとか修復しきれたSS。シングルシートにな ったがピリオンステップは装着したままだ。サイレンサー前部のバ ンク角確保風の "にげ" は実はキズ隠し。これにあわせて右側にも。 QSSがいちばん格好よく見えるカット。シートの形状もよくわかる。 タンクの形状に合わせたイヤミのない形状が購入のポイントだった。 ●掃除がしやすいように丸穴だけのデザインとした、ギザ製FC鋳鉄 ーキディスク。フローティングピンには、奮発してチタンを選 択。メッキの剝がれ方が均一でなく、ちょっと心配したが、装着後 数1000kmで消えてくれた。ごく軽くかけたときプレーキレバーに極 少のジャダーを感じたが、機械式ABS? と思えばこれも問題なし、





リカニ フサーKIT ・カーボン ¥138,000



TRIUMPH 900系 3気筒用 フルEXマフラーシステム(デュアルタイプ) ステンレス・カーボン ¥193,000



TRIUMPH 900系 3気筒用 フルEXマフラーシステム(シングルタイプ) ステンレス・カーボン ¥166,000



DUCATI 900SS・SL フルEXスクエアコレクターシステム ステンレス・カーボン ¥148,000

Super Ductile Disc Rotor SAX9例7イスクローターは、下記機関の他にもオーダーメイドによる SAX9例スーパーダクタイル(検例)ディスクは、高いコントロール性と耐湿めた。 解クラック性など使れた耐久性が特徴です。

YAMAHA TRX850 コレクターチャンパー付フルEXマフラー ¥118.000



DUCATI 900 · 851 · 888 TZ250



左: DUCATI 900SS・SL Bimota 右: TRIUMPH 900・1 200 フロントフローティングディスク ¥58,000



Bimota YB系・SB系 TESI-1D系

Carbon Rim DUCATION 93. 0277422 V32.000 Wheel Evolution



SAX9例 CM500シリーズ カーボンリム+マグネシウムスポーク

経転報量では300とグラース カーホックムキャクス 拡張はよるカーボン機能の編み方、高熱・高圧権によるドラ イカーボン製ポイールリム。 私業の製出のオーナー、ナイジェル・ヒル氏自らが設計し たこの超軽量ポイールは、レースカテゴリーBEARS CLASSでその性能を実証しています。 各国内外メーカー対応、リムが附述式のため、豊富なサイ ズバリエーションの中からベストチョイスができます。 詳しくはお問い合わせください。

Fr.リムサイズ 3.25~3.75 Rr.リムサイズ 5.00~6.25 前後セット販売のみ (リベ ¥499,000

Front 3.50-17 2.85kg Rear 8.00-17 3.95kg







トリニティースクールに通う

ランクまわりとギアボックスはとりあえず完成

第7回

4月11日

前回でバルブタイミングは終わったつもりだったの だが、たまたま学校にやって来た」期生の小松さんに これまでの苦労を話すと、「ところで中村さん、ベース ガスケットは入れた?、シリンダーとヘッドはちゃん と留めてやった?」と聞かれる。そりゃあもちろん、 ちゃんとやった…はずだ。ああ、でもなあ。ちょっと 急いでやっていたし、もしかして。

「そう思うんならもう」回やれば。せっかくそこまで こだわったんだし」と言われると、返す言葉がない。 こういう自分の性格が悔やまれる。僕の人生はこうい うことが多い。例えば編集部で仕事をしていて帰るの がいちばん最後になった場合、会社を出てしばらくし てから、鍵は閉めたっけ、タバコの火はちゃんと消し たっけと気になり、引き返して確認することはしょっ ちゅう。もう少し、ひとつひとつをその都度確認して しっかり生きていきたいものだ。しかし小松さん、ど うせならもっと早く言ってほしかった。だがしかたが ない。再度チャレンジ。さすがにもう10回はやってい るだろうから手慣れたもので、計測はすぐに終わった。 結果は前回と変わらず。意外に僕も侮れない。

'95年5月号で、ヨシムラに自計製カムについてのお 話を聞いたとき、同社の技術者が、「ストリート車の場 合は特にバルブタイミングを計測する必要はありませ ん。計測は面白い作業ですが、ユーザーの方が測る場 合はその誤差のほうが心配です」と言っていた。確か にそうだ。これは作業者の能力が非常に問われる仕事 だ。STDと同じくタイミングマークを合わせればいい カムシャフトだったらこんなに苦労はしなかっただろ う。だが逆にいうと、こういう一筋縄ではいかないカ ムだからこそ勉強になった。ここまでハマらなければ、 カムやバルブの気持ちになって、タイミングを合わせ ようという心境にはならなかったと思う。

さて計測が終わったら、吸排気両方のカムギア、ア イドラーギア、オイルポンプを組んで本日は終了。

4月14日

バルタイが決まればようやくクランクケースを閉じ ることができる。しかしその前にやることがあった。 クランクシャフト左側にはオルタネーターを留めるた めのスタッドボルト穴があるのだが、それがナメてい たのでヘリサートをやらなくては。さてこのヘリサー トについて、どうも以前の僕は悪い印象を持っていた。 何というか最後の手段とでもいおうか、次にナメちゃ ったらもう終わりというような感覚だったのだ。

しかしそうではないようだ。航空機なんかでは最初 からヘリサートが入っているネジが数多くあるそうだ し、2/4輪のレーサーでも、マグネシウムホイール のブレーキディスク取り付け穴や、ヘッドまわりのボ ルト穴にも最初からヘリサートが入っているらしい。 つまりヘリサートは修理のためにだけあるのではない。 パーツに直接切られたメネジよりも高い強度(ちょっ とイマイチな表現ですが、他に思いつきませんでし た) を得ることができるのだ。ただしネジロック剤が 使えないという欠点はあるが。というような話を校長 から聞いた後、'98年の5月号の工具の話にほとんど同 じことが書いてあったので、なんとも感心してしまっ た。校長が言うには、コストダウンの波が押し寄せる 前の古い英車には、大事な部分には始めからヘリサー トが入っている車両が結構あるらしい。

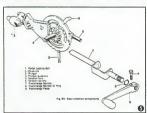
この原稿を書いているのは10月で、実作業とはなん と半年の開きがあるのだが、思えばこのころから僕の 考えは変わってきた。以前の僕はネジ山がナメた日に は、そりゃこの世の終わりくらいに落ち込んでいた。

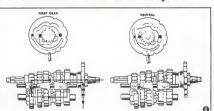
















●吸排気のカムギアを装着し、吸気カム側にオイル ポンプを装着したら、タイミングサイドは完成。 ② ①に装着するカバーの裏側。 いちばん下の穴の両

側の肉がやや盛り上がっているが、これはオイルボ ンプから、クランク、排気タペットへとつながるオ イルライン。カバーといっても単なるフタではない ので慎重に扱う。左上の凹み内にはポイント(当校



ではCDIに変更するのでピックアップユニット)が 収まるが、これは排気力ム軸に固定されている。 ❸クランクケースを閉める直前。 せっかく磨いたコ ンロッドには傷がつかないようにテープを巻く。は がれやすいハーネステープが理想だが、なければビ ニールテープでも可(でも若干ベタベタする)。この 時点でドライブスプロケットを装着しているのには



理由がある。クランクケースを閉じクラッチユニッ トを組んでしまうと、これを装着することができな いのである(①参照)。整備性のよさで知られる英国 旧車だが、このへんは今の国産車の勝ち。

●コンロッドを手で持って、クランクがスムーズに 回転するかどうかを確認する。すべてが組み終わっ た後にやるのはもちろん、クランクのみを組んだ状



態でもみておく。回転が洗い場合はコンロッド大端 のクリアランス調整を失敗している可能性がある。 のギアチェンジ機構の展開図。この図では左下が進 行方向。まず足で9のペダルを上にかき上げたとし よう。すると7が後ろ向きに回転し、その動きが2 に伝わってこれも同じく後ろ向きに回転。2から4 に伝わる際、それまで前後だった回転が左右(進行

あの力なくクルクルとネジが回転する感覚、そして指 先から脳に伝わる不快感と絶望感は、僕を落ち込ませ るのに充分だったのだ。でも今は違う。もしそうなっ ても、ヘリサートという手段を知っているし、それで もダメなら穴径を広げてワンサイズ大きいボルトにす ればいい。こういう手段を知ると、バイクいじりの姿 勢がどんどんポジティブになってくる。なんとかなる。 道具と頭を駆使すれば解決できないわけばない。

どうしても緩まないボルトだって絶対に外す手段は ある。さらにいうと、例えばボロボロのイグニッショ ンコイルステー、クラックが入っているうえに錆だら けだったとしても、錆はサンドペーパーで落とせばい いし、クラックは溶接すればいい。そのうえで缶スプ レーで塗っちゃえば充分再利用できる。形状が簡単だ ったら自分で造ってもいい。今、そういう作業がすご く面白く感じる。問題に直面したとき、落ち込むんじ ゃなくて、解決策を考えて実践するのが実に楽しい。 さて話は作業に戻る。クランク、カムを入れてクラ ンクケースを閉じる。トライアンフのケースは左右割 り。合わせ面に液体ガスケットをまんべんなく塗って、 左右の締めつけボルトを徐々に閉めていく。すべてを 締め終わったら、手でクランクシャフトを回してみて、 スムーズに回転することを確認する。

4月21/25日

クランクの回転や、ピストン、バルブの動き方、そ ういうものはエンジンをバラしたことがなくてもなん となく理解できる。しかしどうにもわからないのがミ ッションだ。なんでレバーを足で上下させることで、 ギアが左右に動き、嚙み合いが変わっていくのか。そ のへんを理解するために実際にセットされるのと同じ ように、机の上にミッション一式を置いてみる。

ところで昔のバイクは、エンジンとミッションが

別々になっているものが多い。先月号で紹介したノー トン・コマンドなんかがそうだし、ハーレーのビッグ ツインは今でもそうだ。トライアンフもこの例に漏れ ず'62年までは別体型だったのだが、それ以後は一体型 となった(僕のは'76年式だから当然一体型)。といって もエンジン室とミッション室は完全に分かれている。 トラは、世間では別体型のほうが人気があり、価格も 高いようだが、何よりもいじる "素材" としてトラを 見ている僕にとってはどちらでもいいことだ。

さてミッション。実際に自分の手を使ってカムプレ 一ト(今の国産車でいうシフトドラム)を回してみる と、鷹の足先を思わせるシフトフォーク溝に沿って左 右に動き、ギアを動かす。ああ、なるほど。確かに二 ュートラルだとカウンターシャフトに回転は伝わらな いし、 1 速にシフトするとこのギアとこのギアが嚙み 合って…わかった。ようやくわかった。そういうこと だったのか。どういうことかというと、いや、口で説 明するのは難しい。やっぱりこれは目で見ないことに はわからないと思う。百聞は一見にしかずというやつ だ。しかしミッションというものを最初に考えたのは どんな人なのだろう。相当頭がいい人にちがいない。

動きを把握していざ組み込みという段になると、摺 動部をピカピカに磨いたらもっとシフトタッチがよく なるんではないかなどという考えも浮かんでくる。し かしである。他の生徒はとっくにミッションなど組み 終わっているとあっては、そういうわけにもいかない。 留年すると追加料金だし。まあそういう細かいことは STDを乗り込んだ後に考えることにしよう。

5月2日

実際にミッション一式を組み終わり、シフトしてみ るとタッチがやや硬い。本当は足でやることを今は手 でやっているとはいえ、ちょっと硬すぎないか。何度 かバラして組み直すが異常は見当たらない。各部をチ エックした後校長に相談すると、「オイルは塗りました か」と言われる。で、オイルをしっかり塗布してみる と、今まで10必要だった力が6くらいですむ。改めて オイルの重要性を思い知った次第。オイル以外にも、 各軸の左右に入るベアリング位置の微妙なずれや、ミ ッションカバーのガスケットの入れ忘れなんかでも、 シフトフィーリングはずいぶん変わるらしい。

トラのミッションは右側から入れる。もちろんクロ スミッションなんかを組む際もエンジンを全バラにす る必要はなく、ミッションカバーを開ければいいだけ。 考えてみると'80年代には市販車にも採用されたカセ ットミッションはこれの発展型のようなものだ。また 2本のシャフトは上下に配置されている。今年の春に はYZF-RIが軸を | 本上に設置してエンジン前後長を 詰めたと話題になったが、それもこの構成をみている とそんなに大騒ぎするほどのことではないと思える。

5月9日

今日は、クランクケース右側のタイミングサイドカ バー、左側の | 次減速機構取り付け。 | 次減速は3連 チェーンで、ドライブチェーンと同じくここのチェー ンラインを出さなくてはならない。ここにズレがある と、クランクからのパワーがきちんと、ミッション、 後輪へと伝わっていかない。このチェーンの整列とい う作業は以前自分のZでもやったので、自分でいうの もなんだがなかなか要領を得ている。どんな分野でも そうなんだろうけど、やはり経験というのは大事だ。 ここまでやるととりあえずクランクケースまわりの 作業は一区切りになる。次は各自が自分の車両に装着 されていたシリンダーのボアを測る。その後、ピスト

ンおよびピストンリング、シリンダーなどに関する講

(由村友彦)





方向に対して) に変わる。4の2と接触している側 は下へ、反対側は上へと回転。そうするとカムプレ ートが回転し、シフトフォークが動く。これは左チ ェンジのもので、右チェンジの場合は、2の向こう 側にシフトペダルが付く。ところで今のバイクでチ ェンジレバーの位置を左右入れ替えようと思ったら エンジンの外側を通すしか方法はないが、トライア ンフはなんと大胆にもエンジンとギアボックスの間 を貫通させている。おそるべき余力(駄肉?)。

⑤のトライアンフ純正サービスマニュアルにはこの ように、何速のときにどういうふうに力が伝わるか の図が掲載されている。これを見ながら、実際に動 かしてみると非常に理解が深まる(では1速)。カム プレートの回転はミッションケースの下から生えて いるプランジャー (⑤の3) によって止められる。 - ト外周にはこのプランジャーとかみ合う ための凹みが全部で6個ある。1~5速用は等間隔 で、ニュートラル用は1、2速のちょうど真ん中。 ③ミッションカバーは2枚あって、これは外側。左 端の突き出た部品が5の2。その左にあるコの字ブ レートの内側に、猫の爪のようなものが2本出てい るのがわかるだろうか。これが⑤の4に動きを伝え



る部分。ここで回転が前後→左右に変わるのである。 ⑤®から、キックギアとそのリターンスプリング、 コの字プレートを外したところ。コの字プレートの 下には、⑤の2の部品、さらにはシフトペダルを適 正位置に戻すリターンスプリングが入っている。 ①内側に入るミッションカバーを外側から見たと ころ。中央にギアの切ってある部品が見えるがこれ が⑤の4。このギアと猫の爪がかみ合っているのだ。 ●今度はそれを内側から見る。扇状の部分のギア がカムプレートのギアとかみ合うのである(ただし 実は写真は僕のではなく右チェンジ用で、⑩にある 左チェンジ用のシャフトが通るための穴がない)。 ②カムプレートとギアを仮組みしたところ。ミッ ション室の下に六角ボルトがあるが、この先にプラ ンジャーが装着される。プランジャー内にはスプリ ングが入っていて、このスプリングの硬さを変える ことで、微妙にシフトタッチを調整できる。

(B)昔の英車はたいてい左側にこのようにチェーン 駆動の1次減速機構を持っていた。だからこちら側 からの眺めはなんとなく似たような雰囲気になる。 現在のオートバイでこういう構成はハーレーぐらい だ。さてトライアンフがここに3連チェーンを採用 したのは'73年からで、それ以前は2連。もっと大昔 は当然シングル。上に見える丸い穴はプリーザーの 取り出し口。ではクランクケース内の圧力はどうや ってこの部屋に抜けてくるかというと、クランクス プロケットの右にある小さな3つの穴が見えるだろ うか。なんとこれだけ。そのためかレースで見るト ライアンフはブリーザーを増設している車両が多い。 ❸現状でのシリンダー内径をシリンダーボアゲー ジで計測。これによって何mmオーバーサイズのピス トンを使うかが決まる。こういうめったに使わない 工具の使い方をマスターするには相当な鍛練が必要 だ。初心者には正確な計測はまず無理だと思う。

突然ですが中村のZ1000Mk IIいじり

義があって、本日は終了。





7月号で決着をつけたダイナミックのリアショックだ が実はまだやっていた。以前は僕の希望でSTDのフロン トフォークにリアを合わせるという方針でやっていたの だが そのときから京樫さんは「フロントも翻窓」、たい なあ」と言っていた。トガシエンジニアリングでダイナ ミックを販売するときは、たいてい前後とも調整をする。 今回はそういう方針でセッティングを行ってもらった。

富樫さんのSTDフォークに対する不満は、初期作動の 悪さ、奥のほうでのストローク感不足。これを解決する ため、バネレート(併せて①のブリロード調整機構を設 置。これは先月号でも紹介)と減衰力の変更(オイルだ けでなく、②の左右方向の矢印部、オイル通路の径も変 更)が行われた。結果、フロントの動きがよくなり、 トロークも増えたので、併せてリアショックがSTDより 3 mm長い352mmとなり、MkIIは僕の元に帰ってきた。 実際に乗ってみると、確かにフロントフォークには以 前よりストローク感がある。これに乗ると以前がアンチ

ダイプ付きに思えるほど。奥のほうでの、縮み、戻りが ずっと自然に感じる。さて問題のリアはというと、なる ほど。STDフォークでリアショックを352mmまで伸ばす と、どうしても後ろが突っ張っているような違和感があ った。だが今はない。スムーズなピッチングを感じる。

ろが何日も乗ると、また違和感が発生してきた。 STDと同じ349mmに戻すとそれが消える。これはやっぱ り乗り方の問題ではないだろうか。アクセルを開けて乗 るぶんには352mmでもいい。いや、でもというより峠道な んかではこっちのほうが断然いい。だが街乗りならSTD の349mmがベストだ。やはりSTDの設定は侮れない。 イナミックのショック長調整は簡単だから、僕は状況に 応じて使い分けようと思っている。



WINNING RUN

HONDA	VFR750Fインターセプター	V88,000	Y 105,000	
	VF750 マグナ	Y 88,000	Y 105,000	
	CB1300SF	¥ 78,000	Y 95,000	Y123,000
	CB400SF	¥ 88,000	Y 105,000	
	X-4	¥78,000	Y 95,000	Y 123,000
YAMAHA	FZ750	¥88,000	Y105,000	¥123,000
	FZ400	Y 88,000	Y 105,000	
	RZ250/350	¥ 88,000	¥105,000	
KAWASAKI	KZ1300	Y 95,000	Y 112,000	
	GPZ900/750R	Y 78,000	¥ 95,000	Y123,000
	ZZ-R1100	Y 78,000	¥ 95,000	
	ZX-10	Y 78,000	Y 95,000	
	ZX-9R	Y78,000	¥ 95,000	
	ザンザス400	Y 78,000	Y 95,000	

ステアリングステムキット

Jジナルラジエター ーを持っており、充分な冷却が得られます。 冷却を重視しているため、あえて無速裂とし



5段 H250 × W408 × D70 ※本体寸法(ステー、股り出し口除く)

メーカー	機種	正/倒立/径	延長	価格	領市
HONDA	CBR1100XX	正立/443	30mm	Y13,000	
	CB1000SF		30/50mm	¥23,000	ADJUSTER(1)
	CBR900RR	正立/ 445	70mm	¥23,000	14mmレンチ付
	VFR750R(RC30)	正立/ 443	70mm	Y 22,000	
	NR750	倒立/ φ54	50mm	¥ 25,000	
	CB400SF	正立/ 441	50/70mm	¥12,000	
			50/70mm	¥ 23,000	ADJ/d
AHAMAY	XJR1200	正立/643	35/50mm	¥12,000	
			35mm	Y 23,000	ADJft
	FZR750R(OW01)	正立/643	50/70mm	¥22,000	
	XJR400 正立/φ41	正立/φ41	50/70mm	¥12,000	
		50mm	¥ 23,000	ADJ付	
	TZR250SP	倒立/ ₀ 50	50/70mm	¥22,000	
SUZUKI	~'90GSX-R1100	正立/ 443	50/70mm	Y 23,000	17mmレンチ付
	'91~GSX-R1100	例立/ φ52	60mm	Y 25,000	
	~'89GSX-R750	正立/ φ43	70mm	¥ 23,000	14mmレンチ付
	'90~GSX-R750	倒立/ φ50	50/70mm	¥ 25,000	
	'90~RGV- Г 250	倒立/ φ50	50/70mm	¥ 25,000	
	~'89GSX-R400	正立/ φ41	70mm	Y 23,000	14mmレンチ付
	'90~GSX-R400	倒立/ φ50	50/70mm	¥ 22,000	
KAWASAKI	ZZ-R1100	正立/ 443	50/70mm	Y 22,000	
	ZRX1100	正立/ φ43	50/70mm	Y 23,000	17mmレンチ付
	ZEPHYR1100	EPHYR1100 正立/φ43	35/50mm	Y 12,000	
			35mm	Y 23,000	ADJÍT
	ZXR750H	正立/ 443	50/70mm	¥ 23,000	17mmレンチ付
	ZXR750J~	XR750J~ 倒立/ 452	30/50mm	¥ 22,000	6 角タイプ
			¥ 23,000	スパナタイプ17mmレンチャ	
	ZEPHYR400	正立/ _{\$39}	50mm	Y 12,000	
	ZXR400H	倒立/450	70mm	Y 25,000	

●ブリロード 阿堅、深菱調整が標準姿積のフォークは、その機能がそのまま使えます。
 ●表中、"径"は延長部分の径です。(正立=インナーチューブ後、前立=アウターチューブ最上部径)
 ●ブラス 1 万円にて取り付けサービスを行っております。どうぞご利用下さい。

■エレメントアダプター

ー オイルフィルターをインナータイプからカートリッジ式に変更するための変換 アダプターです。カートリッジ式フィルターにすることにより、濾過性能が向 上すると同時に面倒なフィルター交換がとでも楽になります。国際特許出願済

メーカー	機機		情考
HONDA	CB750/900/1100F	¥9,800	
		¥15,000	#8 O/C取り出し口付
		Y 45,000	エキパイ上O/C付キット(9in-10)
		¥ 52,000	ライト下O/C付キット(9in-10)
	CBR400F	¥9,800	
	CBX400F	¥ 9,800	
	CB750/400Four	Y 12,000	
YAMAHA	XJR1200	¥12,000	
	FZ750	Y 12,000	
SUZUKI	GSX750/1100S刀	Y 16,800	
		Y 20,000	#8 O/C取り出し口付
		¥ 58,000	O/C付キット(9in-10)
ĺ	GS1000/750	Y 15,800	
	GSX400F/FS/E	Y 15,800	
KAWASAKI	ZZ-R1100	¥15,000	
	ZEPHYR750/1100	Y 15,000	
	GPZ750/900R Ninja	¥15,000	
	GPz750/1100F	¥ 15,000	
	GPZ1000RX	Y 15,000	
	Z750/1100GP	¥ 15,000	
	Eliminator750/900	¥15,000	
	ZX-10	¥15,000	
	Z1000J/R	¥15,000	
	Z1000MkII	¥15,000	
	Z1/2	Y 15,000	
	Z1000F	Y 15,000	
	Z750FX	¥15,000	

各製品ともブラック、シルバー、ブルー、チタンの4色を用意しております。 マイングアート ツインバイブ

CB750/900/1100F	V 98,000	
GSX750/1100S		
GS750/1000		366
XJR400/1200		
SR/SRX		15
Z-F/J/R		No.
GPZ750/900R	Y 120,000	

●アッパー:35mm アンダー:35mm 2本止め ●アッパー:35mm アンダー:50mm 3本止め

別売ハンドルポスト 4.車種ボルトオン フォーク径 オフヤット量オーダー可能

¥120,000 ¥150,000 ¥10,000

他事のフォークを装着する場合、ステムまで流用するとオフセット 量の速いからフロント荷里まで変化します。前後の荷重量を合わせ るためには、フォーク自由長、車種により寸法が変わります。詳細 はご相談ください。







GPZ900R ZZ-R1100 ¥15,000 Z1000J/R ¥15,000





CB-F ¥12,000



x-4 (オーダーにて延長仕様) ¥98,000



左記表にないものはオーダーにて製作可



左記の価格・仕様表を御覧ください。

デジタル進角カバー



Z系 ¥55,000 Z1000J/R、GPz-F系 ¥50,000 CB-F ¥60,000 点火系の信頼性UP、各回転数における点火時期特性、バンク角の確保に ※イグナイター、ピックUPコイル等は別途 CB-F オールチタンメガホン ¥250,000 ※サイレンサー各種オーダー可

○これからカスタム車を単作しようとお考えの方は、まず試集してご自身でも結婚が必ください。そこから自分仕載の方面性を見つけてください。 ◆企園電洞の近差ができます。また、2つ4点と1世紀表現を合て確定する。シャンーセッティングの速いを体感してください。 ●ウイニングランカスタムはエンジン、シャシーとも1年間採掘付です。 ●すでに仕上がったフルカスタムで、フロントが切れ込む、コーナー増入からタイヤのグリップ感がない、などどんな実施なことでもご相談ください。

全国通販OK

○注文の際は必ず電話またはFAXにて在庫確認のうえ、代引先送 現金事態、銀行施込にてお申込みください。ま取い上げ3万円以 上は送利無料です。なお価格が消費投出さまれておりません。
 ○各種マフラー、フレーム加工、ホイール取り付け、ワンオフバーツ製作者も気軽にお問い合わせください。

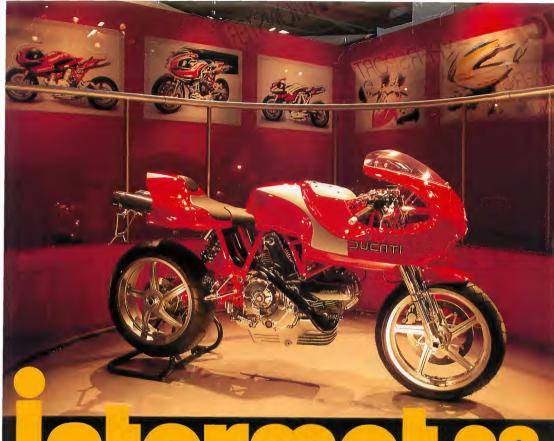
業販大歓迎

●ウイニングラン製品販売店募集中。見積り、在庫、納期等お気軽 にご相談ください。

〒426-0036 静岡県藤枝市上青島471-6 営業時間AM10:00~PM8:00 ●ウイニングラン製品は、ルナティックホームページでもご覧いただけます。 http://member.nifty.ne.jp/LUNATIC/







port : Jun Yamada Photos : Koh-ichi Ohtani

ドイツはミュンヘンに新設された大型の見本市会場、そこでインターモト 98は開催された 従来のケルンショー(IFMA)は自転車との併催であったが、インターモトはオートバイのみのショーだ このことは、近年のヨーロッパにおけるオートバイ人気の高さを示すひとつの証といえよう

開催日: 9月16~20日(14~15日はプレスデイ) 主催:メッセ・ミュンヘンGmbH



E回生となるかBMW Cl。



新しい資本が入って活気づくドゥカティ。





バンス&ハインズなど北米からも多い出展。





温故知新。グッツィツインとカーボンフレーム

ヨーロッパ最大のモーターサイクルショーとしてよ く知られていたのは、同じドイツでもケルン市で開催 されていたケルンショー (通称IFMA) である。しかし、 ミュンヘン市が郊外の広大な空港跡地に大きな展示会 場を建設することになり、オートバイだけの単独開催 (ケルンショーはオートバイだけでなく、自転車やそ の関連企業を含めた膨大なイベントであった)を模索 していたショー事務局と合意、'98年の今回をその第 1回として行うことになったわけだ。

*INTERMOT 98"と銘打たれたミュンヘンショーは、 オートバイとスクーター、その関連企業だけに限られ たとはいうものの、規模は東京モーターショーの4輪 館すべてを含めたほどの広さであり、日本メーカーは もちろん、ヨーロッパ、アメリカ、そして東南アジア など全世界からの出展があり、その熱気とニューモデ ルラッシュで、見る者を圧倒していた。

DUCATI

アメリカの投資グループにより資本強化が図られたドゥカテ ィは、今年になってカスティリオーニからも完全に離れたが、 そのためかこれまで以上に意欲的な展示で注目を集めていた。

なかでも人気が高かったのは、ガラスケースの中に収められ た実物大のプラモデルのようなMH900eだ。この不思議な魅力 を持つ作品は、かつて一世を風靡したマイク・ヘイルウッド・ レプリカをモチーフに近未来的な要素を加え、スポーツバイク の新しい方向性を提案するデザインスタディである。

現行ラインアップもそれぞれ進化を遂げ、中心となる916シ リーズは、排気量が、今シーズンもチャンピオンに輝いたワー ルドスーパーバイク用ワークスマシーンと同じ996ccとなり、 全体的なパフォーマンスがかさ上げされた。そして、スポーツ ツアラーとして人気を集めているST2に916系の水冷DOHC 4 バルブユニットを搭載したST4が新たに加わることになった。

中央部の絞り込みを強調した流躍かつ先鋭的なカウリングを まとって今年フルモデルチェンジしたSSシリーズには、900SS のハーフカウル仕様と750版が追加された。一方モンスターシ リーズは、15台ほどのカラーバリエーションモデルをずらりと 並べ、さらに、ミニスクリーンやサブキャリアなどのオプショ ナルパーツを装備した車両など、オーナーが自由に楽しめる要 素を加えたモデルを展示することで、ユーザーの個性を際立た せる工夫をしていた。このモンスターシリーズは、いろいろな スペシャルパーツが多くの会社からリリースされていて、ヨー ロッパ各地の若いユーザーから絶大な支持を得ているだけに、 より一層の販売増を狙うドゥカティ社の力の入れようがわかる。





MH900e 丸みを帯びたハーフカウルが、昔懐かしい、ベベルギアと バーチカルシャフトでカムを駆動していた時代のマイク・ヘイルウッ ド・レプリカ風のカラーリングと形状を持つフューエルタンクと一体 成型され、独特のネオクラシック調の雰囲気を演出している。

パワーユニットは現行の900SSの空油冷SOHCだが、クランクケー スやサイドカバーなどにワンオフパーツをうまく組み合わせ、レトロ イメージにまとめている。フレームも形状は一見SS系に似ているが、 このモデルのために製作されたスペシャルで、スイングアームもモノ アーム。美しくポリッシュされたフロントフォークはこれまた現代的 な倒立タイプで、ハイパープロのステアリングダンパーを備える。ト ラス構造片持ちスイングアームが注目されるリアサスペンションは、

リンクを介さずにスイングアームに直接取り付けるタイプのモノショ ックとしている。エグゾーストパイプは、シリンダーヘッド出口から 急激に上げられ、後方シリンダーから出されたパイプとともに半分に 断ち切られたようなシート下から真っ直ぐ後方に取り回されている。 面白いのは、このサイレンサー後端にウィンカーレンズがはめ込まれ ていることだ。したがって排気は、スーパートラップ的といおうか、 その少し前の様方向に開けられたスリットから出される。

またこのMH900eにはバックミラーがないが、実はシート後部に小 型のCCDカメラを持ち、メーターパネルにはモニターらしきものも 備えている。これをドゥカティのエンジニアに確認したところ、「ああ そうだよ、でもこれは冗談だけどね!」と笑って教えてくれた。





996 996ccとなったことでネーミングを変更。SPSとはカムが異なる エンジンは、最高出力112ps/8500rpm、最大トルク9.5kg-m/8000 rpmを発揮する。このエンジンのスペック変更に伴って、外観的には 大きな変化はないものの、発熱増に対処した冷却系統の見直しや測滑 系統の強化などが行われているはずだ。これまでの916より低い回転 でより大きなパワー/トルクを発揮するビッグツインとなったことで、 定評のあったクイックなハンドリング(年ごとに進化した)に加えて、 強烈な中速回転域からの加速が加えられているにちがいない。 996SPS 世界最速、最高のスーパースポーツという定評を持つ916





SPSは登場時から996ccユニットを搭載していたが、今回ようやく車 名が排気量と同じになった。このモデルではフレームがクロモリでは なく996と同じ一般的な素材となったが、逆に前後ホイールはマルケ ジーニの新型5本スポークを採用。乾燥重量190kgに変更はない。チタ ンコンロッドやスポーツカムを組み込む123psのDOHCツインはオル タネーターが新型になっている。資金力、技術力において世界一を自 負する日本のメーカーの厳しい挑戦を退け、またも世界スーパーパイ ク選手権を制したドゥカティのトップモデルとして君臨するマシーン。 ST4 ドゥカティがスポーツツアラーというカテゴリーに挑戦するた



めに造り上げられたST2は、ヨーロッパで好意的に受け止められた。 そして、ドゥカティがそのシェアをさらに伸ばすべく、今回STライン に加えてきたのが、ST4だ。パワーユニットをより強力な916系の水 冷DOHC4バルブに換装してきたのだ。これによって出力は一気に 105ps/9000rpmに上がり、長距離を淡々とこなすだけでなく、より 一層のスポーツ性を手に入れることになった。車重は215kgとやや重 くなったが、パワーウェイトレシオではぐっと小さくなっているから、 その走りのパフォーマンスは数段レベルアップされているはずだ。 750SS 900SSと同じスタイリングに生まれ変わった750SS。エンジ ンは2バルプの空油冷ユニットで、64Ps/8500rpm、6.3kg-m, 6000rpmの控えめなスペックが発表された。しかし、183kgという軽 い車体との組み合わせによって、900SSとはまた違ったスロットルを 開けやすいキャラクターとなっているはずだ。同排気量でもよりスパ ルタンなスポーツ性は748/748SPにまかせて、SS系には、親しみや すく、そして扱いやすい性格を持たせ、コストも抑えることで若い層 から女性にまで受け入れやすい車種としている。そうした手法をみる と、同じ90度Lツインというエンジンレイアウトを取りながらも、は っきりしたジャンル分けができているということがわかる。 900SSハーフカウル 900SSに加わった新額がこのハーフカウル仕

様。絞り込まれたウェストから下半分を取り去ることで、独特のLツ インユニットをはっきり見ることができるようになった。基本的なス ペックはこれまでのフルカウル仕様と変わらないが、軽快さが増した ことで、Lツインフリークに違った魅力をもたらしてくれそうだ。







経営危機がささやかれていたビモータだが、新体制も固まっ たようで、このインターモトには、同社の独自性をより明確に したモデルを展示、存在を強烈にアピールしていた。ビモータ の歴史は、世界GPを含む多くのレースでの実績を背景に、信頼 性の高い日本製バイクのパワーユニットを自社の優れたシャシ - を組み合わせることで、大メーカーの製品では得られないト -タルパフォーマンスの高さと、豊かな個性を提供することで 続いてきた。その流れは、創立時代のメンバーが去った今も変 わらず、それが熱狂的なファンを生み出してきたといえる。 スズキの意欲作TLI000S/Rの90度Vツインユニットをビモ - 夕流のアルミツインスパーフレームに積んだSB8Rは、その パワーユニット以外を手堅い手法でまとめることで、いかにも モーターサイクル・コンペティションを知り尽くした男たちの 作品といった迫力を醸し出すことに成功している。

SB8R TL1000S/RのDOHC90度Vツインユニットを搭載したSB8Rは、 世界スーパーバイク選手権に挑戦するためのベースマシーンとして開 発された。最近のビモータらしい直線的な太いアルミツインスパーに カーボンコンボジット製のスイングアームビボットを組み合わせると いう、剛性と軽量を満足させるにせよ、量産には向かない独自性の強 いフレームに、前輪荷重を稼ぐためにTL1000Sのエンジンをやや後 傾して搭載している。このSB8Rの外装部品をすべてカーボンファイ バーとしたスペシャルも展示。ショー直前に参戦したボルドール24時 間のプロト部門優勝マシーンとともに、その潜在能力を誇示していた。 DB4 新型900SSの空油冷ユニットをマントラ風のアルミトラスフ レームに搭載するDB4がヴェールを脱いだ。外装はDB2に極似した 印象を受けるが、車体寸法をはじめとするディメンションはすべて見 直され、エンジン出力の絶対値こそそれほどでなくても、コーナリン グでは他の追随を許さないという。ビモータらしいコーナリングマシ ーン、かつてのDB1の後継車としてのカラーを強く打ち出してきた。



経営母体がたびたび変わるという紆余曲折を経験しながらも、 V型レイアウト以外にスポーツマインドを求めるビッグツイン ファンのために頑張るラヴェルダ。彼らのこれまでは、'70年代 の同社全盛時の遺産を再構築することに全勢力が注がれてきた かのようだった。しかしここにきて、前傾パラレルツインとい うレイアウトこそ踏襲するものの、4バルブ化や電子制御の燃 料噴射といった現代レベルの技術を積極的に取り入れることで、 独自性あふれるスポーツ路線を歩み始めたといえるだろう。

今回発表されたTTS800は、650ccをベースに800ccまでボア アップされたロングストロークタイプの水冷DOHC並列 2 気筒 を、パイプを組んだダイアモンドフレームがつり下げる伝統的 なレイアウトと、精悍な猫眼の2眼ヘッドライトを持つハーフ カウリングと大きく後方に跳ね上げたテールパイプのエグゾー ストシステムというディテールで武装、高めのハンドルと合わ せて、新たなラヴェルダファンを獲得しようという意欲作だ。

ラヴェルダといえば、DOHC並列3気筒という個性的なエンジ ンを開発したことでも知られたメーカーである。このエンジン を積むスポーツモデルは、独自の味わいとなかなかの高性能を 持っていたものだ。生産能力や製品レベルの安定化という初期 の目標が達成された現在、かつてのトリプルのようなラヴェル ダ本来の独自性を強調したニューモデルの登場が待たれる。







縦置きクランクシャフトのOHVツイン、そ の信頼性を武器に確固たる地位を築いてきた のがモト・グッツィだ。先進性と独自性が特 徴のイタリアにおいても、かつてのグッツィ は抜きん出た技術力を誇るメーカーだった。

なにしろ、4気筒が最先端であった1950年 代に早くもV型8気筒のレーシングマシーン を開発できるだけの技術を有していたのだ。 当時の電気系がお粗末だったために本領を発 揮することはできなかったが、それは現代で も通用するパワーを絞り出していた。

何度ものGPチャンピオンを経験した後、レ ーシングフィールドからは撤退したものの、 基礎的な技術力は連綿と受け継がれてきた。 それは無類の信頼性や高速巡航性である。今 回モト・グッツィが参考出品したVII GTは、 そんなグッツィの優れた特性を最大限に具現 化したモデルだ。大きめのフルカバードカウ リングや標準装備のパニアケース、ゆったり したライディングボジションなどは、いかに もヨーロッパ大陸の長距離ツーリングに威力 を発揮しそうだ。さらに、スポーツ性とクラ シカルなデザインが融合したVIIスポーツが いよいよ生産できるレベルまで執成されてき た。これにも大いに期待したい。



カジバブースの中心に飾られたのは、話題騒然のMVアグスタ F4だった。そして、往年のチャンピオン、ジャコモ・アゴスチ ーニがイモラサーキットを気持ちよく走るというCFを流すな ど、マニアにとってはうれしい演出を見せてくれる。

そのF4は、日本のエンジニアが驚くほどの小ささを持った 750cc水冷DOHCフォアを搭載、シートカウル下から 4本のエグ ゾーストパイプをのぞかせるきわめて魅力的なフォルムが特徴 だ。なにしろマルチユニットが得意な日本のメーカーに真っ向 から勝負を挑もうというだけに、その仕上がりには妥協がない。 マグネシウムパーツを多用した200台限定の高価なほうはシリ ーズ・オロ (ORO: 金の意) と呼ばれ、多くをアルミとして買 いやすくした仕様(といっても基本は同一。ただし10kgほど軍 い) はF4 Sと呼ばれるが、前者がついに約500万円で発売され ることが決定した(F4 Sはその半額以下といわれる)。



世界グランプリの125/250ccクラスで日本製バイクを尻目 にチャンピオンを獲得しているアプリリアは、その元気よさを さらに他のクラスにまで持ち込もうとしている。それが、1000 ccの排気量を持つ60度 V ツインのRSVミッレ (1000) である。

すでにヨーロッパのジャーナリストがテストしていて、予想 以上の走りにその多くが高い評価を与えている。Vツインとい えばドゥカティに代表されるように90度のシリンダー挟み角 が一般的だが、アプリリアはあえて搭載位置の自由度が大きい 60度を選んでいる。最高出力は128ps/9250rpmとこのクラス のトップデータをマーク、189kgという乾燥重量がその運動性 能の高さを物語っている。ブースには、すでに'99年のスーパー バイクレースに出場するためのモディファイを施したレーシン グバージョンを展示、やる気のあるところをみせていた。その ほかスクーターにも多くのニューモデルを発表、意欲的だ。



品質の高さと、その過激な走りでマニアから絶大な支持を受 けているKTMは、このショーのためにニューモデルを用意して きた。それは、きわめつけのスーパーバイカーズモデルとでも 表現したくなるデューク650の2型だ。無駄を一切省いた超軽 量の4ストローク水冷624ccを過激にチューン、前後にBBSの これまた軽そうなアルミホイールとグリップのよさそうなオン ロードタイヤを装着、縦目の2眼ヘッドライトを包む小ぶりな カウルで引き締める。フロントディスクの大きさを見ても、そ のオンロードでの走りのレベルは容易に想像できる。同社のオ フロードモデルよりもぐっと太いスイングアームを持つことで も、KTMが単にオフロードモデルにロードタイヤを履かせる、 安易な手法を選んではいないことがわかる。乾燥重量は、さす がに同社のエンデューロモデルより30kgほど重い145kgだが、 リッター 100馬力を超える実力はマニアにはたまらない。





このところ意欲的にニューモデルを発表しているBMWは、地 元ミュンヘンで行われるインターモトに合わせてまた新しいモ デルを投入してきた。長距離を楽に移動するという BMWの最 も得意とするマシーン造りをさらにおし進めたKI200LTをラ インアップに加えたのだ。強固なアルミバックボーンフレーム が同社のトップパワーユニットである水冷DOHC 4 気筒をつり 下げ、RシリーズのツアラーRIIOORTよりさらに大きなフルカ ウリングでボディを包むことで、ヨーロッパにおけるグランド ツアラーとしての要素をすべて満足させている。

ボディと一体化したパニアケースやリアケース、そして装備 で378kgと発表された巨体を自由に操るためのバックギア(セ ルモーターを利用する)をも備える。この他、斬新な都市交通 機関である125ccのCIの積極的なディスプレイ、発売間もない スポーツモデルRI100Sのレーシングバージョン、そしてアップ ハンドルなどのオプション、あるいはバイクやキャンプ用品な どを運ぶための専用トレーラーなど、単に新しいモデルだけに とどまらず、バイクを使った遊びの提案を行っていたのが印象 的であった。今回発表されたKI200LT、そして先日発売されて 好評のRII00Sが加わったことで、'98年度のBMWのラインアッ プは、これまでにないほどの充実ぶりをみせている。





元気いっぱいのトライアンフは、インターモトにも新しい意 欲作を持ってきた。ヨーロッパでは今、スポーツツアラーとい うジャンルが改めて見直されている。そこにはこれまで確たる 地位を築いてきたBMWの存在があるが、'98年にホンダがVFR というパワフルなV4を搭載したニューモデルを投入したこと で、走りと余裕のバランスがさらに高いレベルへと進んできて いる。そこにトライアンフが投入したのが、最も実績とパフォ ーマンスのレベルが高いT595系のDOHC3気筒ユニット(956 cc)を扱いやすい方向にチューンした110psのエンジンを、同社 初のアルミツインスパーフレームに搭載したスプリントSTで ある。さらに、このところ人気が出てきたビッグオンオフツア ラーのジャンルに的を絞ったタイガーも、T509系の3気筒900 ccユニットを低中回転域向けに再チューンして新設計のフレー ムに搭載、注目を集めていた(両車とも年内上陸予定)。





●ホンダのブースで若者の人気を集めていたのがこ のCBR600Fだ。欧米ではスーパースポーツの入門 モデルとしてこの600∞クラスが絶大な人気を持っ ており、今回110psにまで高められたパワーと新型 のアルミフレームによる新しいハンドリングの世界 を備えたCBRは、さらに多くの支持を集めそうだ。 ②VTR1000Fの90度Vツインユニットを搭載した デュアルバーバスモデル、XL1000Vバラデロは、今 後ヨーロッパで大きな人気を得そうなモデルだ。オ ンロード専用のタイヤからわかるように、荒れた路





面を気にせずにどこまでも走れるツアラーである。 ⊗スポーツのヤマハを全面的に押し出して、YZF R -1の600cc版といえるP6をリリースした。3軸を三 角形配置するエンジンおよびアルミデルタボックス フレームは当然専用設計、R1の思想をそのままミ ドルクラスに踏襲する。リッター当たり200馬力の 120psを絞り出すなど、ここでも人気を独占しそう。 ●芳智紀之の大活躍で、ヤマハは世界スーパーバイ クにおいて強いインパクトを世界中のファンに植え つけた。そのイメージを'99年につなげるべく、R1





表、R6とのダブル開発に世界中が驚いたわけである。 のスズキはこのショーに合わせて、超ド級スーパー マシーンGSX1300Rを完成させてきた。1300ccの新 設計水冷DOHCフォアはなんと175ps、300km/hを 超えるという。"隼"は、世界を変えるか。 ⑥250ccスクーター最後発のスズキは、スカイウェ

イブでスポーツ性を強調することで新しい方向性を 打ち出した。さらに今回、そのスカイウェイブを400 ccに拡大、バーグマン400として欧州に発表した。





のカワサキは独自の路線を強調するニューモデルを リリースした。このZR-7は、ゼファー750の空冷 2 パルプを新設計のフレームに搭載することで、扱い やすいネイキッドバイクとしたものだという。

(3) か1.同社の鉄鋼はこのW650に集約される。 SOHCバーチカルツインの650ccとしてカワサキを 代表したW1を現代に蘇らせたのである。そのトラデ ィショナルなスタイルと、直立したシリンダーを持 つバーチカルツインが、独自の路線を歩むカワサキ らしさにあふれていることだけは確かだろう。



今回のインターモト 98で象徴的だったのは、 ヨーロッパをはじめ、台湾や韓国などから大量 に出品された小排気量のスクーター軍団である。 これまで欧州の各国には、ペダル付きの低出力 50ccなど(ドイツでは25cc以下のモファ25とい うカテゴリーもある) であれば、14~16歳にな れば試験らしい試験なしに乗れるという(すべ てではないが) 環境の中で販売台数を伸ばして きた特殊な事情があった。しかし'96年7月から 51cc以上が欧州統一免許制度となったことで、 状況が大きく変わってきた。ライトモーターサ イクルの免許で125ccまでに乗れることから、 50 ccモデルは消えないにしても、主力車の排気 量下限が125ccとなって、それに合わせた都市 間の交通手段としてのスクーターと、より若い ユーザーにターゲットを絞ったスポーツ性あふ れるパフォーマンススクーターに2分化するの ではないだろうか。そんな環境の変化に合わせ

るような各社のニューモデルを集めてみた。



マンス・スクーターの代表といえるのが ベネリ666。このあやしげなネーミングを与えられた ベネリのニューモデルは、大径タイヤを持つアルミ ツインスパーフレームと水冷125cc単気筒エンジン をドッキング、チェーンドライブという本格的レイ アウトを持っている。さらなる走りを求めた代表だ。 ②過去にベネリ・セイという6気筒スポーツバイク を生産していたベネリは、今回、積極的なニューモ デル攻勢をしかけてきた。このヴェルヴェットも、







125と250を揃えることで、その意欲をアピール。 **③**もともとモペッドメーカーであったアプリリアの 新作が、このスカラベオ150。本格的な大型スクリ ーンやテールとサイドのバッグなど、スクーターと して求められる要素をしっかり押さえている。 ●アプリリアの元気をみせつけるような125ccの SR。ユーザーの多様な要望をかなえる一台だ。

地として有名な場所の名を拝借したやんちゃな50。

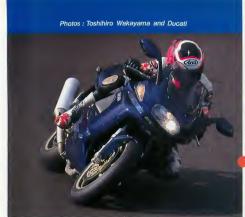
●エリア51という、アメリカのUFO関連の秘密基







③今や4輪メーカーとしてのほうが有名なプジョ が造る50ccスクーター。モベッドメーカーの多かっ たフランスの、今後の躍進のきっかけとなるか。 ●韓国のSYMがコンセプトモデルとして展示した。 アルミのツインスパーフレームとステアリングまわ りの削り出しパーツに注目。価格の安さだけでなく、 今後はパフォーマンスや造りでも驚異となりそうだ。 ❸モト・グッツィも意欲的なニューモデル125スク ーターを展示、ラインアップの充実を期していた。



アラーといっても はまさにスポーツ

ST2の車体に916譲りの4バルブを積むST4

ドゥカティが新境地に挑むために、'97年春に発表したST2は それまでのツーリングモデルにはない高い走行性能を示し 彼らの意気込みを感じさせた。だが、それで終わりではなかった エンジンを強化したスポーツツーリング4=ST4を誕生させたのだ

ドゥカティの新しいカテゴリーであるスポーツツー リングモデル、ST2が発表されたのは昨年春のこと で、'97年6月号では私の海外試乗記をお伝えした。そ して、そのときすでに噂にあがっていたST2の4バル ブ版ともいえるST4が、約1年半を経てインターモト '98に出展された。私は早くもこれに試乗する機会に恵 まれ、ボローニャにあるドゥカディ本社を訪れた。

まず、ST2が登場した背景からおさらいしておくと、 ヨーロッパにおいて、さほど尖っていないライダーに 優しい性格のスポーツツアラー (今回気づいたことだ が、ドゥカティのいうスポーツツアラーとは我々日本 人が連想するものとは若干違っていたようだ。そのこ とはST4の位置づけを考えるにおいて大変に重要なの で、最後に触れたい)の需要が伸びていることがあげ られる。昨年からテキサス・パシフィック・グループ の資金援助を受け、市場拡大を目論むドゥカティにと って、ユーザー層を広げることは最も大切なのだ。

こうした取り組みは、ここ।年半足らずの間に着実 に実を結んできたようだ。ST2の登録台数は、全世界で 販売されたドゥカティ全モデルの10%にあたる2960 台に達している。おまけにST2のユーザーの76%が、 初めてドゥカティに乗るという人たちであるという。 これまで先鋭的で機能に微した性格のためにドゥカテ ィに乗ることをためらっていた人たちの興味を引きつ け、そして彼らも、ST2を耐久性と信頼性があり、ド ゥカティらしハマシーンだと認めたわけである。この ことは、ST2がドゥカティの新しいカテゴリーとして 認知され、新たな "ドゥカティスト"を開拓している ことを証明する以外の何物でもないだろう。

そこで今回のST4のデビューである。いずれST4が登 場するとの噂がST2の発表当時からあったことはとも かくとして、ST4登場のシナリオが最初から用意され ていたことに間違いはない。いや、ST2の好調ぶりが シナリオをおし進めたとするのがより正しいだろう。

このST4は、簡単に言ってしまえばこれまでのST2の 車体に、ワークズスーパーバイク直系でトップパフォ ーマンスを誇る916系のDOHC4バルブユニットを搭 載したものである。ST2のエンジンは、現行型の前の 900SS系をベースに、水冷、燃料噴射化されてはいる が、ST4の大きな違いは、ST2のSOHC2バルブに対 し、DOHC4バルブになっていることである。

またST2は、900SSのボアを 2 mn拡大した94×68mm より943.8ccを得るが、ST4はボアは同じでもストロー クが2 mm短い66mmの916.1ccである。つまりST2は長 いストロークでトルクを増やし、ST4はDOHC4バルブ の利点を生かして、高回転、高出力化を図り、パワー と最高速を稼いでいるという図式が成り立つ。

ドゥカティは、ST2を親しみやすく受け入れられや

すいものとし、ST4にはアグレッシブさを加えたとし てそれぞれの性格の違いを明確に区別していたが、こ のことは両車のスペックを見ても明らかなことだ。

しかし、ST2とST4の性格づけをはっきりと分ける一 方で、同社のスポーツツーリングモデルとしてのコン セプトをそのまま保つことには、かたくなにこだわっ ていた。ツアラーを名乗ってもドゥカティらしさを失 わないことは当然だが、ST2のスポーティかつワイド レンジであるハントリングの性格を、そのまま維持し ようと努めているのだ。そのために車体を共用化した ことは当然といえば当然である。しかし、それだけで は充分ではないことも多く、エンジンを載せ替えた場 合は車体に手を加えたほうがよいことさえある。

実際、その開発は、ST2の車体に916のエンジンを積 むだけというほどに単純なものではなかったようだ。 テストグループのチーフであるアンドレア・フォルー 二に聞くと、ハンドリング特性を同じに保つために最 も大切なことは、前後輪の重量分布であったという。 ST2の前輪分布荷重は49%で、916の48%よりもフロ/ ントが重たいのである。ST2の車体に916のエンジンを そのまま搭載すると、シリンダーヘッドの排気バルブ 側が前方に張り出し、それと関連してラジエターや新 設されたオイルクーラーも前進し、どうしてもフロン トが重くなりすぎる(前輪がストロークした場合にシ



ST4は ST2とまったく同じ車体 (初期モデルからは変更されてい る部分もある)に、ハイパースポ ツの916用がベースのDOHC4 バルブVツインを搭載しており、 車体のディメンションも両車は同 となっている。ただしST4では、 エンジン重量が3kg増となって もST2と同じく前輪分布荷重を49 %に保つため、排気側カムシャフ トの位置を10mm下げるという大 変更が行われた。前側気筒のシリ ンダーヘッドの排気バルブ側があ まり前方に突き出ていないことに 注目してほしい。このことで、前 輸とのクリアランスを稼ぐことが できるとともに、ラジエターやオ イルクーラーを後方に追い込むこ とが可能になったのだ。(和歌山)

リンダーヘッドと干渉する問題もある)という。

そこでとられた対策が、排気側カムシャフトの位置 を10mm低くし、冷却系の位置改善とタイヤとの干渉を 避けるというものだったのだ。ST2のハンドリングを そのままST4に再現するために、これだけ大がかりな 設計変更が施されていたとには驚かざるを得ない。

そしてもちろん、搭載されるエンジンの違いは、そ の回転フィーリングからも確認できる。ST2は、いか にもツインといった豊かなトルク変動を感じさせてく れたが、ST4はいくぶん滑らかだ。916譲りのスムーズ さで低速域から吹き上がりを予感させてくれる。わず かとはいえ、ショートストロークであることがわかる ような違いだ。エンジンの基本は916と同じであるが、 吸排気系と進角特性によってスムーズさを強調したと いうことで、これを言葉で表現すると、トルクの高ま りは、916がシャープで硬質、このST4はややソフトで 優しいといったところだ。だから乗っていて916を連 想させるものがあっても、違和感はない。

性能的には916とほとんど変わらない。直接比較し たわけではないが、低中速トルクの太さはST2に軍配 が上がるといえるだろう。しかしST4でタイトな田舎 道を走っても、低中速域は必要にして充分で、まった く不足は感じない。ただ、ワインディングロードでも サーキットでも、ギアの選択に寛容だったST2と比べ て、しっかりと状況に適した変速をしたいところだ。 ピークを発生する7000rpmに向かってトルクが立ち 上かり、さらにピークを超えた付近からはST4ならで はの伸びをみせてくれる。ST2では高回転域でのパワ ーがフラットな特性のまま9000rpmの上限に達したも のだが、ST4では9000rpmのピークパワーを超えてな

お、10000rpmあたりまですんなりと回ってくれる。 この違いは、サーキットでパワーバンドを使い切っ たときの走りのエキサイティングさにつながっている



る人用 は 路を てくる。イ |越し車線は180km hくらいで流れて t、ia 名く 凍までの回転数は7500rpm弱。 が けてくれれば(日本の高速 前の 当たり前のマナーも期待できないがり、 いまで加速することができる。 では、180km/hでのクルージングに余裕はあって も、そこから一気の追い越しは期待できない。つまり ST4は、ヨーロッパの高速道路を走破できる動力性能 をも身につけているということである。

ライディングポジションはアップライトで、ツーリ ングでも快適。それでいてサーキットを走ってもハン ドリングはドゥカティそのもので、これはST2からそ のまま引き継いだものだ。エンジンがST2の83psに対 し105psに引き上げられているのだから、そのパワー アップに車体が耐えられるかどうかも気になるところ だが、このフレームは以前のスーパーバイクの851や 888から発展しているだけに、まったくもって問題は ない。ただ、ストローク感がたっぷりとあって乗り心 地のよいST2と比べるなら、サスペンションはややダ ンピングが強く効いているとも思われた。

唯一、気になったのは、高速道路で170km/h以上に なると、時折ウォブルが出たかのように不安定な挙動 が生じたことだ。ピボットレスフレームであるためか、 ピボットまわりに剛性不足も感じる。916のようにピ ボットを外側から挟み込むタイプにすれば改善できる のかもしれないが、ライダーに優しいフレキシブルな 足まわりとするには、このほうが好ましいのかもしれ ない。ただ、大きくラインを外すようなことはなく、 限られた振幅の中で揺らいでいるだけなので不安はな い。それに、やや上体を伏せてフロントに荷重を預け ると安定し、そのためサーキットでは問題とならない。 背筋を伸ばした姿勢での高速走行は、前輪荷重が軽い ドゥカティには不向きなのだろうか。

試乗後にST4の競合モデルは何かと聞かれて、私の 頭の中には、よく似たキャラクターのモデルとして、 VFR750FやBMWのRI100RSが浮かんだ。実際、ドゥカ ティとしてもST2やST4のコンセプトは、VFRあたりを 狙っているという。ここで考えてもらいたい。日本で はだれもVFRのことをスポーツツアラーと言わないし、 私もそうは思わない。しかし、ツーリングに使える幅 の広さを持ったスポーツが、彼らの意味するスポーツ ツアラーなのだ。このST4、つまり*スポーツツーリン グ4"は、ワイドレンジではあってもドゥカティのス ボーツそのものだったのだ。

●車体の基本設計を変えず、エンジンを変更することで実現した高出力化



●ST4のエンジンは、水冷90度VツインDOHC4バ ルブ・デスモドロミックで燃料噴射を備える916用 がベースだが、シリンダーヘッドや動弁系まわりを 変更している。前側気筒のシリンダーヘッドを後方 に追い込むため、排気側カムはその位置が10mm低く されている。ただし、吸排気バルブのカサ径や挟み



角かどは同一で バルブタイミングやリフト景 圧 縮比なども含めたエンジン本体の諸元もまた。916 から変わっていない。つまり吸気まわりとエグゾー スト、進角特性の変更だけで、スムーズさを重視し た特性へとアレンジしているのだ。1気筒あたり1 本あるインジェクターも同タイプ。最高出力の105 hp/9000rpmは916と同値、9.0kg-mの最大トルク も同じだが、その発生回転数は500rpm高い7500 rpmとなっている。レブリミッターは、10000rpmで 作動, 総減車計は916上117% ST2上112 4%高い が、6速ミッション各段の変速比は3モデルとも同 じ。排気カムを低くする方式はすでにスズキがTLで



採用しているが、ドゥカティでは初めての試みで、 スーパーバイクマシーンでもエンジン搭載位置の自 中席を高める効果が期待できる。また将来は、996/ 748系に採用される可能性も考えられる。

②エアクリーナーボックスと吸気マニホールド、エ アファンネルには、吸気音低減と性能面の要求から 916用から変更が加えられた。エアクリーナーのメ インテナンスはST2と同様に、タンク後端のヒンジ を中心に前部を持ち上げれば行える。当然、後方気 筒側も、排気用カムが吸気側より10mm低く置かれる。 ③エキバイの内径は、ST2の32mmに対しST4は42mm と10mm太くされ、サイレンサーとの結合部の内径も



また、38mmから40mmへと2mm大径化されている。 ●ST2にはなかったオイルクーラー (916には装着 されている) を新設し、熱対策を施す。ウォーター ポンプは気密性を上げるためにシールが改良された。 水冷システムの温度設定はST2と同じだが916とは 異なり、サーモスタット開は916の75度に対し65度 で、雷動ファン作動は92度から103度に、ファン停止 が87度から102度へと、それぞれ変更されている。オ ルタネーターはツアラーとしての充分な発電量を得 るために、916の1極の350WからST2と同じ3極の 520Wに容量を上げている。シフトレバーは操作性 向上のため、ST2ともども形状が一新された。





●エグゾーストパイプの太さは違っていても、全体 の外観はST2とさほど変わらない。登場当初のST2 は カウル側面に車名のロゴを入れていたが、現在 はともに "DUCATI" の文字だけ。メタリックブル 一の新色が、ST2も採用される。またサイドスタン ドは使いやすい形状とされ、ST2も同タイプになった。 ②メーターもST2と共通。回転計にレッドゾーンは ないが、許容回転数はST2より1000rpm高い10000 rpm。液晶ディスプレイは、水温、時計、燃料量を 表示。オド、トリップメーターは、速度計内にある。 の燃料タンクの容量は ST2と同じ210を確保。

のタンデムを意識したシートは、長さに余裕がある。 ホイールは、新デザインで軽量なブレンボ製。フ ロントフォークはショーワの d43mm倒立式で、916 やST2と基本は同じ。ST2、ST4のストロークは130 mmで、916の127mmより3 mm長い、プレンボのよ320 mmフローティングディスクと異径4ピストンキャリ パーを組み合わせるプレーキに変更はない。





⑥リアブレーキは、ツアラーに適したブレーキ効力 を得るため、ST2、ST4ともプレンボ製対向式2ピ ストンキャリパーのピストン径を32mmから34mmに 大径化している。マスターシリンダーの径は従来と 同じ11mmで、 d245mmディスクにも変更はない。

●・ボディと同色のパニアケースがオプションで用 意される。ケースを装着するには、サイレンサーを 下に移動させる必要があるが、固定ボルトの取り付 け位置を変えるだけなので作業は簡単だ。(和歌山)

ST4 SPECIFICATIONS

■エンジン エンジン形式: 4 サイクル水冷90度V 型クランク横置き 2 気筒DOHC 4 バルブ・デスモ ドロミック 排気量: 916cc 最高出力: 105hp/ 9000rpm 最大トルク:9.0kg-m/7500rpm ボ ア×ストローク (比率) : 94 0×66 0mm (0 702) 圧縮比:11.0±0.5:1 バルプ径IN:33mm EX : 29mm バルプリフト量IN: 9.6mm EX: 8.







74mm バルプタイミング (1mmリフト時) IN:11 BTDC → 70'ABDC EX : 62'BBDC → 18' ATDC 気化器:マレリ燃料順射 潤滑方式:ウ エットサンプ 点火方式: エレクトリックI.A.W. タイプ 標準プラグ:チャンピオンRA59GC バ ツテリー: 12V-16Ah 始動方式: セル

■出力伝達系 クラッチ形式: 乾式多板コイルスプ リング油圧作動 変速機: 6段リターン左足動1 down/5 up 変速比: ①2.467 (15/37) ②1. 765 (17/30) @1.350 (20/27) @1.091 (22/ 24) ⑤0.958 (24/23) ⑥0.857 (28/24) 1次 減速比: 1.844 (32/59) 2 次減速比; 2.867(15/ 43) チェーン: DID525

■シャシー フレーム形式:多鋼管バックボー サスペンションF: φ43m倒立式テレスコピック R:スイングアーム・モノショック サスペンショ ン調整機構:プリロード、圧/伸び側減衰力(前後と も) ホイールトラベルF:130mm R:148mm プレ





ーキF: φ320mフローティングディスク+対向式異 径 4ピストン R: φ245mmソリッドディスク+対向 式2ピストン ブレーキキャリパーピストン径F: 30m+34m R:34m マスターシリンダービスト 50mm R:11mm ホイールF:プレンボ3. 50×17 R:同5:50×17 タイヤF:メッツラー MEZ4 120/70ZR17 R:同170/60ZR17

■寸法・容量・重量 乗車定員: 2名 全長:2070 m 全幅:910m 全高:1180m 軸距:1430m 册 低地上高:165mm シート高:820mm キャスター: 24度 トレール:102m 乾燥重量:215kg 燃料タ ンク容量(予備):21 @ (6 @) エンジンオイル容 量:3.70 冷却水容量:3.50

■灯火・メーター ヘッドランプ: 12V 55/55W テール/ストップランプ:12V 5/21W フラッ -ランプ:12V 10W ヒューズ:12V 3A 7.5A 15A 30A 40A 装備メーター: 速度計 回転計 液晶ディスプレイ (水温、時計、燃料量)



上の24基共のコンプリート草の一合です。オーナーの希望は21としての美しさを摂れることなく現代の テクルコンーを取り入れた。居久性のある「まるこ"でした。漢字をテコレーションバーツは一切を用せず、 スイングアームの構造、ピードの美しさにもこだわって作られた意味シャーシーと、ファルコン社製ララ ングシップトを使用した。開章という選手がフルチューニングを指した10万sccエンジを持ち、旧草の関

72年式最初期型ZI、国内では困難といわれるクランクシャフトのリビルトから、ネジ1本、ナット1個の品質や衰しさにこだわってレストレーションした。 合です。こだわりのオリジナルバーツを全て網難し、当時の新車を再現しました。人間は苦返ることはできませんが、この車両はあなたを確実に28

これは長年アメリカはケンタッキー州のある展家の納屋で20年以上限ていたこです。深気の少ない場所移島手伝って新車当時からの"オリンルのにおい"を色道ぐ見した発掘車輌です。ペインへなども当時のままが…という方に、数多くは提供できませんが、こんなオリジナル車の発掘



ートゥールゲーン・、ーユー・ハットパトは、 Eng.、カラー選択)、シートアンコ抜き、コンチハン、バックステップ、 ウインカーショートステー、ZIIショートミラー、427アルミフランジ集 合管、ノーマルリアフェンダーor フェンダーレスKIT選択、ネジ類・ ボルト類、その他チェーンアジャスタ 新品部品使用。





■仕様 ●フレーム・掃洗液/ウターコート ● Eng-1015co/イエンプ1025mTの開造。 ドッグパレブ・ノルカム、マッチボーティング、クランク志出し、ブラスト後、開熱BLACKペイント、強 化力ムチェーン、フルバランス、クランチバスケット、グラッチのH、ニードルブッシャー、トランスミッシ コンプルのイベアング、グランチップ後後、●プレーキングムムから256/プレイン・アルドチィスケローター ルイングアームとがい、アルドマイドリムムステンスポーク、カヤバリアショウ、スインケアーム構造、 スイングアームとがい、アードルローラーベアジング人、ベアリング全変後、金ャブルターでは、

だけど古いBIKEなので適切な変定が出ない、修理が出来ない、欠品部品などの調達不可能等、専門店なら







■下取り・買取り歓迎 ■日本全国納車承ります ■頭金0、60回払ローンOK

【日】 〒165-0065 東京新世田谷区第田4-28-13 FAX3-3707-6677 営業時間1:00AM−-8:00PM 火曜日定休 電送入生1田日名用金倉 用男支店 普通 0563220 (木) プラスアルファー PLUS ALPHA U.S.A. NO 4194, Seascape Dr.Qocanaida CA, 9:2057 U.S.A.

吸排気リファイン

















~今月は足廻りとシャーシについて・

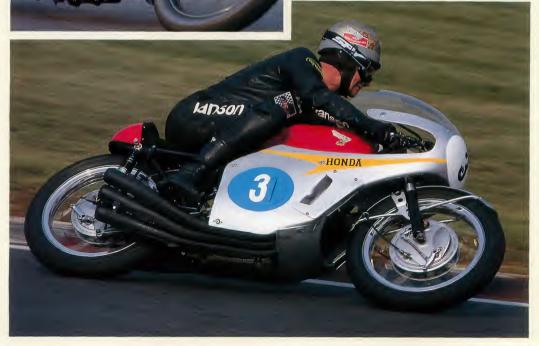


UNNEL

2大ワークスチームが快音を響かせ マニアも元気に走る。いい日だった

今年のタイムトンネルでは、ひとつの大きな夢が現実となった ホンダとヤマハが、それぞれの'60年代レース史を飾った ワークスレーサーを、完全実動のコンディションで持ち込んだのだ 4サイクルと2サイクルのマルチが、どんなに美しい音を持つのか 10月10日の筑波に集まった人たちは、それを知り、感じた 願わくば、これにスズキを加えた三重奏を聞きたいものである







今年と去年で違うのは、ジャパン・ヴィンテージと呼ばれるクラスが新設され その代わり、フジ/アサマ・エポッククラスが休止されたことだ いずれにせよ全8クラス。無論、恒例のTTランもバリバリの快走である Rはそのクラスのレコードタイムを示す。

ULTRA LIGHT WEIGHT



|位 内藤慶司 1分28秒658(2/7)



2位 茂木萎信 1分31秒459(2/7)



3位 丹治寿男 1分33秒599(4/7)



1分31秒918(7/ ULTRA LIGHT WEIGHT BESUIT

OL	TITY LIGH	II WEIGHT	LOOL	
順位	ライダー	車名	914	周
-1	J内藤慶司	Hon. CRIIO	10分40秒219	7
2	J茂木義僧	BS BS50	11分02秒870	7
3	S丹治寿男	Hon. CS65	11分05秒928	7
4	S佐原伸—	Suz. Selpet KIO	11分06秒208	7
5	J上村博英	Hon. CRIIO	11分06秒875	7
6	S植田輝臣	Hon. C200	11分10秒773	7
7	J鈴木俊彦	Hon. CRIIO	11分12秒623	7
8	」河台充男	BS EGRA	11分13秒165	7
9	J岡本紀秋	BS GBI	11分15秒559	7
10	J日置良平	Hon. CRIIO	11分25秒755	7

ウィナーはこのクラス 3 連勝の内藤CR110で、 2 周目には自己ベストかつコースレコードをマー クする。しかしその後エンジンの吹けがやや悪化 するが、2位の茂木BS50がそれ以上に不調だっ たため順位は変わらず。ウルトラライト級は、50 ccまでをジュニア、90cc未満をセニアとするが、 1~2位を前者が占め、3位に後者のトップであ る円治CS65ガ入った。CS65は1964年暮れの発 売でぎりぎり出場OKのため、他にも多数が出場。 ■最速ラップ: 1分28秒658R 内藤慶司

LIGHT WEIGHT



|位 田辺潤一 1分22秒424(4/7)



2位 赤石博行 | 分23秒466(2/7)



3位 野坂英司 1分23秒544(4/7)



4位 岡野文雄 1分22秒939(4/7) LIGHT WEIGHT RESULT

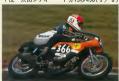
质位	ライダー	車名	タイム	周
1	S田辺潤一	Hon. CR93	9分54秒212	7
2	J赤石博行	BS BS90	9分57秒979	7
3	J野坂英司	BS BS90	9分58秒263	7
4	」同野文進	BS BS90	9分59秒684	7
5	S秋山富治	Suz. S10	10分05秒322	7
6	S小山健二	Hon. CR93	10分12秒351	7
7	J野坂弥太郎	BS BS90	10分12秒976	7
8	J野坂嘉明	BS BS90	10分13秒146	7
9	J速原维一郎	BS BS90	10分34秒857	7
10	S中山文行	Hon, CB93	10-0-42#1792	7

左のウルトラライトに出すには速すぎる90ccと 125ccの混走。とはいえ、出場車両で最も多いのは BS90で、エントリーリストではその数13台。しか レレースではCR93が頑張った。1962年発表の市 版レーサーをレーシングコンディションに保つ困 難を考えると、ウルトラライトの内藤ともども、 大きな拍手を得るに値しよう。もちろんそれが光 るのは、バカツ速いBS勢がいるからでもある。日 本独自の旧車レース世界がここにはある。 ■最速ラップ: 1分22秒424

MID WEIGHT



|位 太田シゲオ 1分19秒490(3/8)



2位 高倉 康 1分18秒702(7/8)



3位 野村 功 | 分20秒566(3/8)



4位 小川昌泰 1分21秒349(3/8) MID WEIGHT RESULT

順位	ライダー	率名	タイム	Já
-1	太田シゲオ	Motobi 250SS	10分56秒075	8
2	高倉 床	H-D Sprint	10分56秒657	8
3	野村 功	Hon. CB72	11分03秒131	8
4	小川昌幸	Hon. CL72	11分04秒814	8
5	伊藤仁史	Duc. Diana	11分20秒755	8
6	福島 努	DUC. Mk3	11分21秒100	8
7	青山幸也	Hon. CBM72	11分34秒391	8
8	道場好美	Aer. Ala d'Oro	11分36秒322	8
9	川村典失	Duc. MkI	11分39秒874	8
10	森本征香津	Duc. Mk3	11分48秒907	8

250ccのみ、クラス別の混走なしのレースだ。エ ントリーの主力は、アエルマッキ (H-Dプランド を含む)、ドゥカティ、ホンダといったところで、 ヤマハのYDS/TD系が少ないのが寂しい。とこ ろガレースでは単騎出場のモトビガぐいぐいと上 位に出、5周目にはトップに立ってそのまま返げ きる。当時の欧州国内レースでは実力ありとされ た単気筒OHVだが、ここまで走るのはかなり手 を加えてのことだろうし、乗り手も上手だった。 ■最速ラップ: 1分18科702 高倉 賭

JAPAN VINTAGE CUP



|位 長田信一 2分03秒180(3/3)



2位 茂木義信 2分28秒630(3/3)



3位 杉浦年春 2分15秒217(2/3



4位 塚本哲也 2 分34秒259(3/3)

JAPAN VINTAGE CUP RESULT

順位	ライダー	草名	タイム	周
- 1	長田信一	トーハツ PA57	6分43秒198	3
2	茂木義信	ヒラノ バルモビル	7分32秒287	3
3	杉浦年春	山口オートペット	7分38秒234	3
4	塚本哲也	ベビーライラック	7分49秒484	3
5	神田孝次	日産バイクモーター60	7分29秒755	2
6				
7				
8				
9				
10				

フジ/アサマ・エボッククラスはお休み。今年 は、排気量150cc以下、表示最高速度60km/hもし くは表示最高出力2.5ps以下に出場資格があるジ ャパン・ヴィンテージカップが新設された。1位 のトーハツ90ccは3周を平均54.8km/hで走った が、これはすごい。以前'57年型のトーハツ125ccに 乗っていたことがあるが、70km/h<らいしか出 ないのだから。2位のバルモビルは、本来、たた むとトランクになってしまう珍スクーター 長田信一

■最速ラップ: 2分03秒180

TIME TUNNEL RU

毎年、早朝からの各クラスによる練習 走行(計時予選はない)とレースの間に 行われるのが、タイムトンネルランだ。

レースはちょっと、でもサーキットを 古い愛車で走りたい、あるいは、変な格 好(失礼!)をして見せびらかしたいな ど、参加理由は何でもよしの大パレード である。今回は女性と少年の写真ばかり としたが、男性ももちろん参加OK。



セルペットM12/伊藤裕美子





トーハツ・ランペット/山田穂子

トライアンフT120/神田典子



ラビットS601/塚本美津

SUPER CLASSIC



|位 清水良三 1分14秒434(2/9)



2位 山田 勝 1分13秒961(2/9)



3位 塩津 億 1分16秒509(8/9)



安田義彦 1分17秒281(8/9)

SUPER CLASSIC RESULT

順位	ライダー	車名	ライム	周
-1	S清水良三	Triton	11分20秒034	9
2	S山田 勝	Tricati	11分21秒073	9
3	J塩津 信	Aer. Ala d'Oro	11分48秒463	9
4	S安田義彦	Triton	11分51秒690	9
5	J村野雅也	Duc. Sebring	12分06秒738	9
6	S碟宮廣治	Tri, 6T	12分11秒177	9
7	J木村新一	Hon. CP77	12分11秒372	9
8	S浸場啓二	Tri. Bonneville	12分23秒198	9
9	」中里圭一	Hon. CB77	12分35秒339	9
10	S門田 修	Triton	11分20秒612	8

許される改造の度合いが最も大きいクラスで、 350ccまでをジュニア、それ以上をセニアとする が、強力車は350cc以下でもセニアとされる。今回 は昨年総合で2位となった川田のトライカティ (ドカフレーム+トラエンジン)350ccがセニアに 編入されている。その山田ガスタートからダッシ ユ、しかし昨年の勝者清水トライトン650がこれを ぐいぐい追い上げてついにテール・トゥ・ノーズ に持ち込み、最後には山田を振り切ることに成功。 ■最速ラップ: 1分13秒961 山田 勝

GRAND PRIX









3位 柴田知幸



4位 富成次郎

1分45秒266

GRAND PRIX RESULT

`	A1 1/		2 1 1 11/1	TILOULI		
į	價位	ライジ	/—	車名	ベストタイム	周
	1	茂木	群	BMW RS254	Ⅰ分26秒292	9
ì	2	赤石	巖	Velocette KTT MK8	1分37秒099	8
	3	柴田	知幸	Norton International	1分32秒672	9
	4	富成	次郎	Daglas 90plus	1分45秒266	.7 :
	5	選	新治郎	Norton Manx 30M	1分23秒463	9
	6	宇野	順一郎	Greeves S.T.	Ⅰ分34秒187	8
	7	鯉住	健治	Tohatsu 106Y	1 分25秒884	9
	8	甚田	泰成	Norton Manx 40		2
	9					

工場レーサー、市販レーサー、名チューナーの 手によってGPに挑戦した改造車など、かつてロ ードレースグランプリの一貫だったマシーンのみ を集めたクラスである。またこれのみ、2周目~最 終周までのラップタイムが最も安定していた者が 勝者となる方式だ。これは出場車の年代がまちま ちなことと、大切なマシーンをいたわることも可 能なように決められた。ウィナーはBMW500ccを 駆る茂木で、タイムの上下差は1,639秒だった。

■最速ラップ: 1分23秒463 (マンクス) 瀬新治郎

VINTAGE





2位 新倉憶次 1分28秒787 (6/7)



3位 堀 光一路 | 分28秒456 (7/7)



4位 赤石 巌 1分29秒720 (6/7)

VINTAGE RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	A
-1	J立花啓毅	Matchless G3L	10分25秒196	7
2	T新倉慎次	Triumph Tiger 100	10分53秒530	7
3	T堀 光一路	H-D. FL	10分53秒716	7
4	T赤石 巌	Velocette KTT Mi6	11分21秒452	7
5	J灭野稚丈	Velocette KTT MiS	11分22秒331	7
6	J樋山勇次	AJS KIO C5R	11分23秒773	7
7	J中山新作	Velocette MOV	11分43秒389	7
8	T宮崎一裕	Scott TT Replica	10分36秒842	ε
9	J加藤明彦	Velocette KTT Mk8	10分42秒274	6
10	T山川幸久	H-D, WLA	10分43秒297	6

第2次世界大戦以前の車両によるクラス。350cc までをジェリー、それより大きい排気量を持つ車 両をトムとするが、エンジンがサイドバルブだっ たり、変速がハンドチェンジであると、ジェリー に入る場合もある。レースでは、この時代すでに テレスコピックフォークを持っていたマチレス (リアはリジッドだが) を素晴らしくチューンア ップレたジェリークラスの立花が快走して紹合す 位。トムではトライアンフの新倉が優勝した。

■最速ラップ: 1分24秒871 立花啓縠

THE FORERUNNERS CUP



|位 田中吉宗



2位 吉村國彦



3位 白石照男



4位 塚本哲也

THE FORERUNNERS CUP RESULT

1112101121	014142110	OUI HEOC	
順位 ライダー	車名	タイム	周
1 田中吉宗	三輝工築サ	ンライト	- 1
2 吉村國彦	Triumph TT		. 1
3 白石照男	山口をコウク	ン	1
4 塚本哲也	BS BSE-	9-41	- 1
5 杉浦年春	スズキ ミニ	フリー スタ	ートのみ
6			
7			
8			
9			
10			

レギュレーションとしては、駆動に革ベルト ゴムローラーなどを使う車両であり、チェーンや ギア (シャフト) は不可である。年式でいうと、 欧米のオートバイは1910年代前後、日本製では補 助エンジン付き自転車やそのグレードアップ版と いうことになって、戦後10年くらいまでというこ とだろうか。筑波のメインスタンド前ストレート を下りとして使うために逆回りでしかも1周(自 転車組はこぐからこれが限度)。今年からタイムを 測らなくなったが、昨年はトップで約2分半。













この日のタイムトンネルのエキシビションには、4人の名ライダーがやって来た。1960年代にホンダで一時代を築いたジム・レッドマン、それより少し前の時代から活躍、イギリスのAJSワークスに在籍したロッド・コールマン、「50~70年代のヤマハワークスにあって、レーシングマシーンの開発からGP出場まで幅した、才能を末連載、無事これ名人にもご登場順った。「50年代にはメグエ、「60年にはホンダで大いに走った、戸坂六三というメンバーである。

走ったのは、レッドマン+RC174、 戸坂+2RC146、本橋+RD05A、そしてコールマン+ヴェロセットMk8 だが、RD05Aが本来の走行時間にスロットル関係の調子をやや崩してビットイン、すぐさま修理にとりかかって、後半のレースとレースの間に快音を聞かせてくれたものの、2サイクルと4サイクルの二重奏とならなかったのは残念だった。

しかし、日本製の4/2サイクルマルチにせよ、英史に残るシングルにせよ、体で聞く本物の音は、その場の人々を感動で包んだ。 (佐藤)

べてに息の長いタイムトンネルである。 のホンダのテントには 1967年の350 ccクラスを走ったRC174と 1964年の 125cc 2RC1464/9t. tt. 174tt 250cc クラス甲の6気筒の ボアとストロー クを拡大して297ccとしたもので、'67 年のチャンピオンマシーンだが、ライ ダーはマイク・ヘイルウッドだった。 一方の2RC146は、1963年の日本GPで デビューした125ccとしては初の4気 筒車を改良したものだ(型番の変わら ない改良型は、RCの前に番号が付く)。 両者とも次のページで紹介する"あり がとうフェスタ"を快調に走り終え、 筑波にやって来た。たぶん、11月の鈴 廊にも出場するのだろう。

●ヤマバミ 2台のV4を持ち込む。手前 が1957年の250cc でROD5A,向こうは 同年型125cc。 RA31である。場局、時 間切れのため走ったのはRDD5Aのみ となったが、それでも充分によかった。 音を文字に書けといわれると関系が、 やはりこれは不可能である。実際にお 聞きいただくしかあるまい。今の便利 必動性にあった。その場所でしか体 験できないものがあるし、それはいい ことだろう。さて、写真は本様き人が、

コールマン、戸坂六三、本橋明泰の各

ライダー。インタビューを受ける本橋

さんの左側に立つのは、大会会長にし

てフリーランスプランニングのボス、

吉村國彦さん。インタビュアーは、当

日のレースアナウンサーでもある宮岡

啓子さんだが、彼女も、もう20年も毎

年この仕事をしているのだという。す

「たぶんキャブレターのピン が外れただけだと思う。直し て走らせよう」と言っている ところだ。メカニックも当時 の人たちだから、かつての世 界GPを思わせるシーン。

※GPとをおけてもシーグ。 ・ ロールマンを人はヴェロを 走らせた。1938年のワークス 車で、ビッグボア・ショート ストロークの500ccクラス用、 ・ ひをかったRA31。2台 のヤマハソ4は、排気量ごと 125cc と250ccだが、一瞥した だけでは区別でをないほどに そっくりな構成を持つ。Vバ ンクは70度といわれ、前後2 気筒ずつの独立タイプ。キャ アレターが時間に2個ずつあ るのは、ロークインのためである。16ペー ジに反対側の変重あり。

⊕05Aを収換する本構さん。 ましきオイルスモークを見よ。 ●ホンダで取った世界チャン ピオンは、250/350ccのダブ ルタイトル(1962、63年)を 合わせ、で5年の350ccを最終 として実に6回、そのレッド マンさんにカンタを向けると、 私がシャッターをきるまでじっとこちらを向いたまま、静 がに立っていてくれた。

2サイクル・レーサーに着目してみよう













タイムトンネルの出場車には圧倒 的に 4 サイクルが多いが、250ccク ラスにヤマハのYDSなどが大拳出場 してもよいはずだ。かつてはクラブ マンレースでCB72/77をやっつけ て、大いに元気だったのだから。

ところが、そう簡単ではないようだ。クランクシャフトひとつにしても、どうしても2サイクルは4サイプルは4サイブ、何度も分解を行うと圧入部が甘くなってレースでの使用に耐えなくなる。また、「次圧縮の関係で重要なシール類にも、どんどんコンディションのよいパーツを投入したいションのよいパーツを投入したいたい

これらには、新品パーツの供給、 あるいは新規製作が必要だが、アマ チュアレベルではそれがままならな いといったところらしい。

しかし、だからといって多くの魅力的なマシーンをクラシックレース に引っ張り出さない手はないだろう。まずは、今回の出場車のなかから、何台かを眺めてみようではないか。

●トーハツは1962年の第1回鈴鹿全日本口

ードレース大会に、すでに50ccと125ccの空 冷2気筋のワークスレーサーを送り込み。 れらはその後デイブ・シモンズによって世界 GPをも走ったが、充分な熟成がなされる前に トーハツはオートバイの生産から撤退した。 エントリーリストによれば、この125ccマ ーンの車名は106Yで1963年製となっている。 この日の出場クラスはグランプリだったが 確かにGPを走ってはいるものの、ライトウェ イトで日本の仲間たちと走ったほうがよかっ たのではないかと思う。音色は非常に良質。 のヤマハTD1B。同社初の市販レーサーは 1962年のTD1。2 サイクル250cc空冷2気節 であった。この日型は2年後の164年に送り中 された改良型で、ガソリンタンクの形状もま ったく異なる(長く、スマートだ)。以後、'67 年にTD1C。そして'69年にTD2。'71年のTD 3とここまでが空冷。 '73年に水冷のTZ250と なり、'86年にはフレームもデルタボックス化 される。こうして今日まで、ヤマハは250cc市 販レーサーを送り出し続けている。一時期は TZが250ccクラスの世界GPを支えたし、GP ライダーの育成に多大の貢献があった 3続いては同じヤマハでもYDS3改である

1959年のYDS1は浅間火山レースでも活躍 したが、その次の次の改良型がYDS3。写真 の車両はスタンダードのガソリンタンクを生 かしてその後方に足し物をし、小型のレーシ ングシートを結婚するかど 当時のアマチョ アレーサーを思い出させる好ましい改造が施 されている。カウリングを装着していないの は、かつてのクラブマンレースでは、レギュ レーションでそれを許していなかったからだ ●トリニティースクール、富成校長がこの日 のために仕上げたグリーヴス 250cc シングル もともとオフロード用だったこのマシーンの 製作については本誌連載でも触れられている ので、ここでの重複は避けることにしよう。 ドレーサーとして造られたこのシルバース ンというモデルもある。 2台 (ともに1964 年の英国製である)を見比べてみると、 基本構成がそっくりなことに驚かされる

→ (動物) であるうまでは場したスコット。1930年製にしてすでに水冷(2 気間)であるうえ、エンジンをストレスメンバーとする合理的なフレームであるから、これぞ正しく時代を先取りしたマシーンといえよう。これもグリーヴスと同じくイギリス生まれの名車である。

■これ以外にも、もちろん小排気量クラスで えらく速いプリヂストンや、ヤマハの各車が ある。どうです皆さん、来年のタイムトンネ ルに、ひとつ2サイクルで出てみませんか。





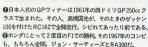


SIO CASIO CA









も、もちろん全開。ジョン・サーティーズとRA300だ。 **③**1台ごとに走ったあと、グループ別に再度周回。そしてい ちばん最後には、上の写真のように全車でのパレードとなる。





ホンダは自社の50周年を記念して、これまで造って きたオートバイと自動車をツインリンクもてぎで走ら せるという一大イベントを実行した。 もちろんこれを ファンの人たちに見てもらおうというのである。

10月4日は快晴。それまで長くぐずついていたのが 嘘のような青空だった。その高い天を仰いでライダー のひとり、菱木哲哉さんはポツリとこう言った。

「やっぱり、オヤジさんがこうしてくれたんだよね」 この日、天国の本田宗一郎は、もてぎを遠く見下ろ していたのだろうか。たぶんそうだったろう。そして、 調子のいいマシーンには目を細め、不調のエンジンに は、"バカヤロー、テメエたちで造ったもんもちゃんと 回せないで技術者といえんのかよ"などとどなってい たにちがいない。そして、そういうオヤジさんを、多 くのホンダマンたちが今も敬愛してやまないのである。 幸せな会社の幸多かった50年といえるだろう。

もちろん、エンジンは高回転かつ高出力であらねばならないというのが "宗一郎ポリシー" だから、この日の華はレーシングマシーンである。5年とも1年ともいわれる入念な整備と何度ものテストを経て、どれもがほぼ絶好調、ピストンとピストンリング、バルブスプリングはすべて新品だし、それ以外のバーツもバンバン新造しての晴れ舞台では、全車往時のレブリミットまで回すことを許されての快走である(RC149なら2万回転を超えてよしということだ)。

ライダーも超豪華。海外からは、ルイジ・タヴェリ、 トミー・ロブ、ラルフ・ブライアンズ、ジム・レッド マ・ ワイン・ガ・ナー、フレディ・スペンサー。 日本勢は、谷口尚巳、田中槙助、福田貞夫、北野元、 佐藤幸男、高橋国光…その他書きされず…である。

4輪のほうもFIまでガンガン走らせてすごかった。 ジャック・ブラバム、ジョン・サーティーズ、ネルソ ン・ピケ、中嶋悟…こちらも大勢に多くのマシーン。 高回転の、その最後の機後の伸びで歌うように鳴く *ホンダミュージック** それを全身で受け止めたとき、 わけもなく涙があふれるのはなぜだろうと思いながら、

私は、いや、私だけでなく、多くの人々が胸いっぱい の気持ちで家路についたにちがいない。 (佐藤康郎)



RC115/1965 50cc 2気筒



2RC146/1964 125cc 45



RC160/1959 250cc 4気筒 浅間火山レース用



RC174/1967 350ccクラス用297cc車 6気筒



NS500/1984 2 サイクル500cc 3気筒



RS750R/1984 750cc 4気筒 耐久レーサー



2RC143/1961 125cc 2気筒



RC149/1966 125cc 5気筒



RC161/1960 250cc 4気筒



RC181/1967 500cc 4気筒



NSR500/1989 2 サイクル500cc 4気筒



RVF750/1991 750cc 4気筒 耐久レーサー



RC145/1962 125cc 2気筒



CR72ドリームレーシング/1962 250cc 2気筒



RC162/1961 250cc 4気筒



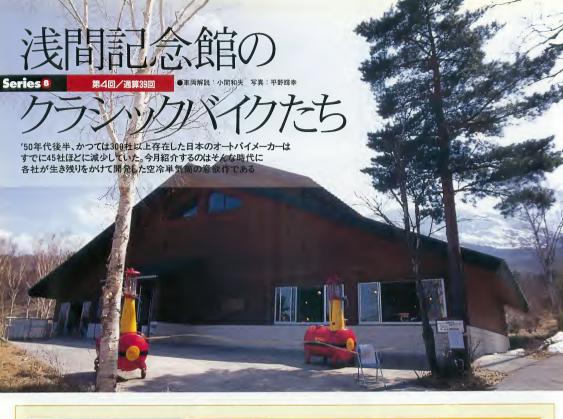
CB500R/1975 RSCが3バルブ750ccに改造。主に国内で活躍



RCB1000/1976 1000cc 4気筒 耐久レーサー



RVF/RC45/1998 750cc 4気筒 耐久レーサー



BMWを手本としながらも 独自性を盛り込んだOHV単気筒

ハーレー・ダビッドソンの国産化で知られるメーカー、 陸王のルーツは戦前にまでさかのぼる。1924年にハーレー の輸入を開始した製薬会社の三共は、後に東京・北品川に 三共内燃機を設立してライセンス生産を開始、'36年に車名 を陸王とし、'37年には社名も陸王内燃機に改めた。

同社は戦後になると1200ccサイドカーと750ccソロの生 産を再開して新聞社や警察に納入したが、まだ重量車が一 般に普及するような時代ではなかったため、'49年に生産を 中断。だが立川の昭和飛行機は、"堂々とした陸王ならやが て売れるようになる"と製造権の譲渡を申し込み、工場設 備を譲り受けて陸王モーターサイクルを設立。しかし業績 を向上させるためには、やはり広く大衆向けで軽量なモデ ルが必要という判断がなされ、'53年にBMWを参考にした 欧州スタイルを持つグローリーAの生産が始まった。

グローリー系(ABは'54年、ACは'58年に登場。また'56年 にはBMW R25そっくりの250ccF型を発売) は優れた参考 車を得たことで陸王750に匹敵する性能を持っていた。ま た日本インダストリアルデザイナー協会理事長の佐々木達 三が設計に加わったことで、いち早くリアサスにスイング アームを採用するなど車体面も充実していたのである。

●簡素なメーターまわり。'56年生産分まではメインスイッチ前方 -ターを装備。インジケーターランプはBMWとは色が 逆で、赤:ニュートラル、緑:チャージ。フラッシャーは後付け。 ②BMWと似ないようにOHVのプッシュロッドトンネルは1本 とされた。キックアームも後踏みで独自性を主張。76×76mm、344. 8ccのエンジンは、16ps/5000rpm、2.4kg-m/3750rpmを発揮。 **③**スイングアームの採用はBMWより早かった(当時のBMWは) まだプランジャー式)。リアショックは本来カバー付きである。









実用車の代表格として知られる メグロ最大のヒット作

戦前に東京・目黒不動近くに本社を据えた目黒製作所は、 ヴェロセットKTTを見本とする車体に、スイスのモトサコ シMAGエンジンを参考にした500ccOHVシングルを搭載す るZ系で知られていた。戦時中は本社が火災に遭ったにも かかわらず(余談だが、西へわずかに2kmに位置した陸王 は、米国製工作機械で占められていたため戦火に遭わなか った)、工場の機械設備を栃木県烏山町に移転疎開していた ため、終戦後はいち早く生産を再開することができた。

この時代、メグロでもやはり大衆向けの車両が必要とい う理由から、従来の半分の排気量となる250ccのOHV単気 筒を開発、ジュニア」型として'50年末に発売する。翌年に はリアにプランジャーサスを配するJ2に発展、'53年にはエ キパイを従来の2→1本に変更したジュニアS型が登場す る。'54年のS2からは自社開発による世界初の4速ロータリ ーチェンジを採用。信号間の距離が短い日本各地の都市部 では、この変速方式の便利さが広く知られ、実用車の代表 格となっていく。'56年にはスタイルを近代化、ブレーキ、 チェーンケースなどを改良したS3が登場。この車両は堂々 としたスタイルも加わって高い評価を得、3年半で31500 台を記録するメグロ最大のヒット作となった。

●500ccのスタミナZ7とほぼ同じ印象を受ける、ヘッドランプボ ディに内蔵される白い文字盤の速度計内にはアンメーターを設置。 ②65×75mm、248.9ccのエンジンは、S型までは7ps、S2で10ps、 S5で11.5ps、'63年の最終型となるS8で13.5psと性能向上を続け ていった。最高速はS型の70km/hに対して、S8は110km/h。 ③前後リム径はJ系の20インチに対してS型では19インチ化さ れ、'58年後期から18インチとなった。腕木式アボロ方向指示器 は現在厨房メーカーとして知られるサンウェーブが生産していた。









カワサキに受け継がれた 目黒製作所の優れた基本設計

'60年、目黒製作所は労働争議に巻き込まれて生産が進ま ず、資金受援の目的から川崎航空機と業務提携した。これ によりカワサキの販売網に統一されて125~500ccが売ら れたが、ホンダ、ヤマハなど、後発会社の高性能車群の登 場により、メグロが時代の波を乗り切るのは難しくなって いた。'61年末には本社の土地を日産に売却し、車両の生産 は規模を縮小した横浜の新工場で行われるようになる。'62 年にはカワサキメグロ製作所として再発足、ジュニアS8と スタミナKIの生産を続行したが、それらが会社を潤すこと はなく、'64年9月、遂に倒産する。その後はカワサキが債 務を返済、希望する車体設計者は明石工場に受け入れら れ、'64年には、S8系の車体を流用したツーリング車SGT、 実用車のSGが、カワサキのラインアップに加えられた。

500ccのスタミナシリーズはK2型から完全に川崎航空機 の技術者のみでエンジン開発がされ、後にWIへと発展して いったのに対し、SGはメグロ時代の設計がそのまま残され た。このこともあり'65年3月までの初期型には目黒製作所 のタンクマークが装着されていた。SGは'66年に2ストロ ーク250ccツインのAIが登場した時点で生産停止かと思わ れたが、人気は意外に高く、'69年まで生き続けた。

●両面フラッシャー、ブラックメーターなどにカワサキらしさが 感じられる。ステム上部には摩擦式ステアリングダンバーを装備。 ②やや前傾したシリンダーを持つエンジンは、S8までの全鋳鉄製 からヘッドをアルミに変更。66×72.6mm、248.4ccのOHV単気筒 は17ps/7000rpmを発揮。ミッションは従来の別体式から一体式 となり、チェンジ方式も扱いやすく万人受けする左足動となった。 ❸メグロの象徴であるS8譲りのテールランプ、リアフェンダーや 密閉式チェーンケースは、そのままカワサキにも引き継がれた。









YOSHIMURA レースで熟成された三角断面サイレン・ 同じような形をしているデイトナのコースから命名された"トライオーバル" EXHAUST SYSTEM そして、ようやくこれが公道用製品に忠実に再現されるときかきた











'97年12月号の本誌で、GSX-R600に装着された試作品 第1号を紹介した三角断面のサイレンサー *トライオー



●23YZF-R1用。湾曲したネームプレートが付く三角形のカーボンバ

イプは、削り出した金型をもとに製作したオリジナル。サイレンサー

はワークスマシーンと同形状で、長さは60cm。チタン仕様もあり、ど

②YZF-R1用にはエグザップの取り外しによる低中回転域の出力低下を 補うためにSTDキャプレター用のMJNキットが付属。これによりSTD を全域で上回る出力が得られたという。エアクリーナーを取り外す際 のアルミ削り出しファンネル: 2万9500円もオプション設定される。 ●GSX-R750用。サイレンサーは共通だが、エキバイ4本が横に並ぶ集 合部を持つ。チタン/カーボンともに、24万8000円 (4.5kg※)。 ●最新作のチタンサイクロンも合わせて紹介しよう。右1本出しのデュ プレックス付きTL1000R用で、カーボン仕様(4.7kg※)、チタン仕様 (4.8kg※) ともに17万8000円。(※の各重量はヨシムラ調べ)



つ新しい発想を送り出したといえよう。

づけてマスの集中化に貢献する、などが挙げられるが、

これらはサーキットでラップタイムを削るだけではなく、

公道でも有益である。初の集合管を製作して以来、4-1集

合の新方式であるサイクロン、エキパイに設けたチャン

バーで出力を増すデュプレックスなど、エグゾーストシ

ステムの進化に先鞭をつけてきたヨシムラが、またひと

(約甲)

ちらも価格は25万8000円。ヨシムラが販売する排気系製品はすべてJM CA認定品だが、トライオーバルはその形状上消音室容積が稼ぎやすい ので消音対策もやさしかったという。取り付けパーツ含む実測重量は 4.6kg (STD: 11.0kg※)。第1号にYZF-R1を選んだのは"最高の車 体に負けない最高のエグゾーストシステムを造りたかった。 ためだと いう。装着状態でのオイルフィルター交換は不可(集合部まで外す)。 ●チタンエキバイの集合方式は4-2-1タイプ。1/2番、3/4番がそ れぞれ集合した後の2-1部分を長くして低中回転域の出力を稼ぐ。 毎手前のカラーはアルミの削り出し。フランジから10cmほど下にある ジョイント部は組み立て済みで、ワイアリングまで施されている。 ンナーパイプと直結されておらず、このため後端にできる空間がサブ チャンバー的な効果をもたらすことで低中回転域に好影響を与えると いう。しかし、サイレンサー内部でインナーパイプを分岐・集合させ るなど、今後試してみたいアイディアも豊富にあるらしく、トライオ ーバル形状にはまだまだ多くの可能性が秘められているようだ。



■協力: ヨシムラジャパン Tel.0120-36-3196

②一見するとサイレンサー入り口がテーパー形状になっているように も見えるが、これは空気抵抗を減らすために設けたチタン製の整流板。 のスプリングフックやガスケットを間押するのはヨシムラの良心、ス プリングの中に入れてビビリ音を抑えるためのゴムチューブも付属。

モトリベルティが送り出す新カーカー

カーカー初のオールステンレス製で錆に強いだけでなく K円システムを彷彿させながら、4-(2-)1として全域での出力を狙い それでいてZRX1100用で95ホンを実現するなど、魅力充分である





















♠27RX1100円、パフ仕上げのステンプラシ: 9万8000円 つや消し 黒塗装のステンプラック:10万2000円の2色がある。実測重量は約7

③ネームプレートはスーパートラップ社製 (最新のロゴは斜体となっ ている)。プレート右下の"Made in USA"の表示は"Moto Liberty" に変更される予定だ。サイレンサーステーは直接本体に溶接される。 ■協力: モトリベルティ Tel.06-576-0277

kg。オイルフィルターを交換するときは集合部までを外す。

▲7RX400用だが 装着された外観は兄貴分の1100用とそっくり。 のエキパイとサイレンサーの2分割式だったKRメガホンとは異なり6 分割で、接合部もスプリングフック式とされる。 リペア用として各バ -ツは単体でも販売する。エキパイはφ38mm。フランジはSTDを使用。 ⑥ ○ KRのイメージを保つため、外観は4-1だが実は4-(2-) 1という 集合方式をとる。横向きの仕切り板は、集合部直後から始まってサイ

キャブレターのチューニングアップパーツであるダイ ノジェットをはじめ、データ管理に優れるシャシーダイ ナモのダイノマシーンなど、ダイノジェット社製品の輸 入販売で知られるモトリベルティは、カーカーやマイク ロンなど、エグゾーストシステムの分野にも積極的だ。

ここで紹介するカーカー・ハイパーメガホンは、モト リベルティがその姿勢を一歩進め、カーカー社を買収し たスーパートラップ社とのライセンス契約に基づき、製 品の企画、設計、生産までを日本国内で行ったものであ る。もちろんイメージのベースになっているのは'80年代 のスーパーバイクレースで活躍した4-1集合方式を持つ スチール製のKRメガホン。この伝統のデザインを保ちつ つ、中央に仕切り板を入れて4-(2-) 1方式とした集合 部、容量を拡大して消音効果を高めたサイレンサーなど、 各部の構造を一新したうえ、材質もカーカーメガホン初 のオールステンレス(エキパイのみがステンレスの製品 などは存在した)製だ。リペア性の高い6分割構造に加 え、性能面ではダイノマシーンによるテストと試作を繰 り返した結果、全回転域でSTDの出力を上回るという。 シリーズ第一弾としてZRX1100/400用が登場したが、 ゼファーなどの現行機種を含め、ZI000R、ZI/2用など、 今後も幅広い機種に対応していく予定だ。

レンサー手前まで伸びており、製作に手間のかかる部分だという。 ③エキパイ後端とサイレンサー接合部の外径は6 cm。内側のパイプは インナーパイプを支えるためにこのような形状になっている。

●テールピースはボルト1本で外れる。インナーバイブに巻かれる消 音材は、一見普通のグラスウールのようだが、飛散しにくく経年変化 に強いというドイツ・ソフテック社の新素材 "サイレントスポート" を耐熱素材で包んだもの。これにより消音効果を高め、音量は95ホン。 らかである(外径はそれぞれ12cmと10cm)。デザインは若干異なってい るが、400用もボルト1本でテールピースの取り外しが可能だ。

●ZRX400用のエキバイはφ38mm、重量は5.7kg。基本構造は1100と共通 だが、集合部の仕切り板に低中回転域の出力を補うためのバイパス穴 がある。メガホンタイプが採用されていたZRX400の'97年型までと、 別体式アルミサイレンサーになった'98年型用の2種類が揃い、どちら も、ステンプラシ: 9万5000円、ステンプラック: 9万9000円。装着 状態でオイルとオイルフィルターの交換が可能。音量は98ホン。

■ゼファー400/x用がZRX400用と同価格で発売中のほか、今後、ゼ 77-1100/750, K71000R, 71/2, CB400/1300SE X IR 1300 /1200/400、イナズマ1200、GSX1100S用などが登場する予定だ。

新機構を装備したアエラの新作ステップ

多くのアルミ削り出しパーツを製作するカスノモーターサイクルは新製品の開発に余念がない ドゥカティの新型900SS用ステップを早くもリリースするのはその証といえよう さらに今回は、ステップ位置の無段階可変機構という新しい試みに挑戦している



本誌でもこれまでに何度か紹介しているように、カスノ モーターサイクルが造る *アエラ プランドの製品には、 各種ドゥカティやスポーツスター、ビューエル用を中心と した多くのラインアップが揃う。これらアルミ削り出しパ -ツの数々は、その品質に定評のあるところだが、それを 支えるのは、節度ある操作のための高い精度や、ていねい な仕上げへのかたくなさである。その一方で、よりよいと 思われる方法をどんどん取り入れ、従来の製品にまで改良 を加えるなどの柔軟性に富むことも同社の姿勢だろうか。 こで紹介するのは、新機構を組み込んだ新型のドゥカ ティ900SS用ステップである。最近では、いくつかの取り

付け穴を設置してバーの位置を変えられる製品が増えてき たが、カスノ製品の特徴は無段階の調整ができることだ。 それでは、この新機構を中心に詳細を紹介しよう。(狩野) ●無段階の調整機構を持つ新型900SS用のステッ プキット。重量は付属パーツを含んで1030g。 ②これが新機構の心臓部。ステップバーの位置を変

えるには、写真中央のボルトを緩めて円盤状パーツ を回転させればよい。目盛りが刻まれているがクリ ックはなく、任意の位置に固定することが可能だ。 写真ではステップ位置をいちばん高い所に固定して いる。白い格脂部品はブレーキペダルの位置調整用 ❸可容機構を分解すると極めて単純な構造であるこ とがわかる。回転する円盤(範囲はボルトが動くこ とができる己状の長穴分)と片側をそれに連結する 下側の取り付けアームは、クランクとコンロッドに 見立てることもできる。回転に伴ってこのアームと ステップの基部側バーツ(上側のアームともいえ る) との位置関係が変わり、それによってステップ バーは、STDより後方1.5mm/上方2mmの位置と、後

方19mm/上方20mmとを結ぶ平弧上を移動するわけだ。 ●②とは逆に、いちばん低い位置に可変させたとこ ろだが、①との違いが見てとれるだろうか。

のプレーキとシフトの各ペダル軸部にはシールドベ アリングを採用。ペダルの肉抜きは、美しいすじ彫 りを見せるビューエルやH-D用とは異なり、貫通穴 となっている。ベースプレートとベダルはA2017S 材、ステップバーには、万一の転倒を考慮して、こ れより柔らかいA5056S材を使う。ステップバーは 軽量化のために裏側が削られるが、MFJレギュレー ション対応のレース用も1本4500円で用意される。 の同じく新900SS用のステップだが、こちらは可変 機構を持たないタイプで、公道での使用に向く、前 方15mm/上方10mm~移動する。写真左下はマスター シリンダー移動用のパーツ。キットで945g。

⑦最新作のYZF-R1用も紹介しよう。こちらは一般 的な可変機構を持ち、前方17mm/上方9mmから、前 方5mm/上方19mmまでの6段階を選べる。1160g。 ■今回はお見せするスペースがないが、新900SS用 にはクリップオンハンドルも用意されている。オブ ションとして、垂れ角調整用スリープ(7、9、11 度から選択可能。STDは13度)と、スロットルの滑 らかな動きを狙って摩擦部分にテフロン機能を埋め 込んだハンドルバーも製作している。こちらも注目 したい製品だ。上記のステップも含めて価格未定だ











固体金属を成型する鍛造法はコストの問題で避けられてきた 計画から3年。ハイポイントが完成させた製品を紹介しよう

HIPOINT FORGED ALUMINUM MOTORCYCLE WHEELS



ハイポイントが販売を開始したアルミ ホイールは、鋳造より高い強度が得られ る鍛造により製作されている。強度が高 ければ材料そのものの使用量を減らすこ とができて軽量化につながるわけだが、 大型のプレス機が必要になるなどコスト 面で大きな壁があった。同社では生産工 程を3カ国の分業とすることでこの問題 を解決、低価格を実現するとともに、ス プロケット/ブレーキディスクホルダー とカラーの交換で対応機種を増やすなど、 公道用ホイールとしてユーザーに身近な 製品を目指したという。 (谷里子)

●CRR900RR /VTR1000F用。実測重量は写直の状態でフロント: 3.2(3) 50×17)、リア: 6.3kg(5.50×17)。前後セットで15万8000円。ハイポイ ントはモーリス名の使用権を持つが、この製品はハイポイントプランド。 ②ホイールのゴムダンパーは、取り外し可能なハブ側に6個収まる。 ⑥ リアは各ホルダーとカラーの交換で対応機種を増やし、大排気量市販 車を中心とした、ホンダ(CB1000SF、CBR1100XXなど5機種)、ヤマハ (XJR1200、TRX850など6機種)、カワサキ(GPZ900R、ZZ-R1100など7 機種)用が揃う。外径はすべて17インチで、リム幅はフロントが3.50のみ、 リアは4.50/5.00/5.50/6.00の4種類。前後セットで14万8000~15万 8000円。RS125用(F:2.50×17、R:3.50×17):12万8000円もある。 ⑤左右交互に施された肉抜き加工は約3cmと深いが、日本の技術基準である。 るJWLをクリア。生産手順は、ハイポイントの設計に基づいて6061改と呼 ふ特殊アルミ材をカナダで銀造、アメリカで切削加工を行った後、日本で バフとアルマイト処理 (数色から選択可) を施して完成となる。同社では リニューアルしたモーリスの7本スポークマグネシウムホイール(前後セ ットでZ1000MKII/Z1-R用: 14万8000、Z1000J/R用: 16万4000円) と V マックス用リアアルミホイール: 12万~12万8000円も販売している









■協力: (上) カスノモーターサイクル Tel.075-622-0225 (下)ハイポイント Tel.0485-62-2556











られる。防塵室でひとりのメカニックが8~10時間を かけて」基を組み上げる。ピストンまわりの重量測定 とクランクのパランス取り、シャフト公差合わせ、バ ルブ擦り合わせ、ピストンリング合い口すき間の修正、 シリンダー内径の測定とピストンクリアランス合わせ、 さらにバルブタイミングの測定など、チューニングシ ョップでの作業そのものだ。ホイールの組み立て作業 もセルシステムに準じており、リムを組んでタイヤを 装着し、ディスクのバリ取りなどをひとりで行う。

そうして調達されたパーツは、各セルで3~4日を 経て完成車になる。その後、担当メカニックが慣らし



のVツインは

これまで2台を試乗して、その仕上がりと走りのよさを実感したタイタンだが それらがどのようにして製造されるのかを知るため、アメリカはフェニックスを訪れた 広大な敷地に建つ工場の内部はいかに…。和歌山利宏のリポートである Report and Photos: Toshihiro Wakayama

私は、フェニックスのタイタン社を訪問して、カル チャーショックを受けた。現在の工業製品の生産方式 を否定するような工場に驚きを隠せなかったのだ。

オートバイをはじめ工業製品が豊かに供給される今 日の産業は、19世紀前半にイギリスで起こった産業革 命を抜きには考えられない。それ以降、家内制あるい は工場制手工業だった産業は工場制機械工業へと移行 し、大資本による大量生産が行われるようになった。 さらに自動車工業の台頭とともに、1910年代にフォ ードが編み出したべ<mark>ルトコンベアラインによる生産</mark>方 式が、スタンダートとして確立している。オートバイ 工場といえばこのライン方式を連想するのが当然で、 国内メーカーはもちろん、海外メーカーでもそれは同 じだ。生産台数がそれほど大量でない場合、コンベア ではなく台車を押して次の工程に引き継いだり、10台 程度の | ロットに対して作業者が移動して組み付けを 完成させていくが、これもライン方式に違いはない。

私が想像していたタイタンの工場とは、昨年の生産 実績が600台という数字から推定して、このロットご とに作業を進めていく方式であろうというものだった。 一日3台としても I ロット12台を4日のペースで仕 上げればよいから、 カスタムショップを大きくしたよ うな規模で対応できると踏んでいた。ところが実際は、 規模も生産方式も予想とはまったく違っていた。

その生産方式は、セルシステムと呼ばれていた。パ ツ棚に仕切られたセル(個室)の作業台に向かって、 ひとりのメカニック が裸のフレームからすべてを組み 付けて完成車の状態に仕上げていく。それもただパー <mark>ツを組み付けるだけ</mark>ではなく、しっかりバラつきを修 正して磨きも加えていく。それはまるでワークショッ

プで熟練した職人が作業を進めているようで、さしず め工場制手工業と呼べるような生産形態である。規模 に関しても、今年は昨年の倍増にあたる年産1200台を 目標に稼働しており、現在のセルの数は50個、全従業 員数は160人で、立派な中企業然としていたのだ。

工場では、セルシステムによる完成車の組み立て作 業を支援するようにすべてが動いていた。セルのパー ツ棚には、細かいオーダーに合わせた外装部品やオブ ショナルパーツはもとより、組み上げられたエンジン が集められ、すべてが調達できたところでセルにおい て組み立てが始まる。そして全体の流れは、どこでも そうであるように、パーツの納入からスタートする。 エンジンパーツはS&S、フレームはダイテック、ブレ ーキやホイールはパフォーマンスマシーンといった有 名どころをはじめ、ほとんどを外注メーカーの製品で まかなっている。それらには受け入れ検査が行われ、 寸法の結度や仕上げなどの基準に合格しないものは除 外される。そして意外なほど返品扱いが多い。その品 質が日本製ほどではないにしても、基準は厳しい。

そうして納入したパーツをより高い品質に仕上げた り、塗装などの作業はタイタンで独自に行われる。タ ンク後部を伸ばしたストレッチ仕様は、標準タンクに プレートを溶接し、それを研磨して仕上げられ、ペイ ントもコンピュータでカッティングされたマスキング シートを張りつけて行われる。彼らが質感にこだわる ことの持つ意義は、私には新しい発見でもあった。質 感による付加価値はいつまでも朽ち果てないが、技術 開発によるものは時間を経てそれが当たり前になって しまうと、何の価値もなくなってしまうものなのだ。 そしてエンジンも、セルシステムによって組み上げ ダーによって確認走行され、合計200kmにも及ぶテス ト走行が実施されるのだ。そして各部のオイルが交換 され、最終工程である洗車と磨きが施されるのである。 ひとつのセルによって年間50台、現在の50セルなら

およびチェック走行を行い、さらに専門のテストライ

ば年間で2500台の生産が可能というが、'99年には年産 3000台を目指す同社は、60000m'(約1万8000坪)の 敷地にある工場を、現在、さらに2倍に増設している 最中だ。そもそもタイタン社は、現在社長を務めるバ トリック・キーリー(左写真の右側)のカスタムショ ップから始まったメーカーで、ベース車に手を加えて いくよりも、いちから最高のパーツを使って組み上げ たほうが効率的で最高のカスタムバイクを造れると考え、 '93年に創設されたが、一台に2~3カ月もかかったた めに滑り出しは順調だったわけではない。そんな状況 で、すでに電子部品の業界からリタイアしていたパト リックの父親で現在は会長のフランク・キーリー(同 じく左)が、豊かな実務経験を生かしてセルシステム を開発。そしてここまで発展してきたのだ。

最高のパーツと労働力を生かすだけでなく、働く人 たちに生きがいを与えることがフランクのポリシーで もあるという。こうした生産形態によって、タイタン は一般的な量産車よりも上の価格帯の、300~500万円 クラスの車両を供給している。たしかにセルシステム なら、従業員たちはライン方式よりも働きがいがある だろうが、ユーザーはそのために高いお金を払いはし ない。高品質で細かいオーダーに対応できるからこそ、 価格に見合った水準が得られてビジネスとしても成立 するのだ。多様化の中でタイタンは、将来のひとつの 形を提示しているようでもある。 (和歌山利宏)

●外注メーカーから納入されたパーツは、検査と追加加工を経て組み立てセルに送られる



●タイタンでは、タンク後端部を延長した写直のス トレッチ仕様を用意(6万7500円の追加料金が必 要)。これらタンクは外注メーカーから納入された製 品を加工して製作され、後にタイタンで塗装を施す。 ②ストレッチタンクを製作している風景。量産のプ レス型では曲面をだすのが困難な造形なので、この ように延長部を溶接して研磨するという手作業が行 われる。なお、タンクの腐食を防止するために内部 をニッケルコーティングする特別仕様も受け付ける。 〇ペイントも使う色やグラフィックなどをオプショ ンでオーダーすることができる。作業済みのタンク やフェンダーはこの後、セルのパーツ棚へ運ばれる。 ④デザインルームに置かれていた、実物を使ったハ ーネスの展開模型。これはメカニックに電装部品の 配置や配線方法などを理解させるためのものである。 **③塗装済みのメーターダッシュに最後の仕上げと修** 正を加えている彼女は、タンクが置かれたセルとの 間を忙しく往復して仕上がりを確認していた。

3分弁シーカーから納入された製品は厳しくチェ ックされ、基準に合格しないと返品される。写真は メーターダッシュ内に収まる電装部品を専用の装置 に取り付けて動作をテストしているところで、これ をやはり外注メーカーから調達したワイアハーネス やフィッティングなどを使って車両に装着する。













▶エンジンは、防塵室で担当メカニックが一基に丸一日をかけて、入念に組み上げられる













●エンジンアッセンブリ室は他の作業スペースから 隔離され、空気も清浄に保たれている。ひとりのメ カニックがオーダーリストに従って、一基を責任を 持って完成させる。所要時間は8~10時間だ。 ②エンジン室にあったオーダーリスト。左端の生産 番号ごとに、排気量、カバー類のフィニッシュなど の仕様が書き込まれている。排気量は96C.I. (キュ ービックインチ。約1570cc) が標準だが、107C.I. (約1750cc) を選択でき、この場合はスーパーGキ ャブを含めて30万円が必要。また、ハイカムやボー トのストレート加工などもオプションで用意される。 ❸ポリッシュ加工が施された、ウィスコンシン州に あるS&Sから納入されたクランクケース。その肉厚



は、ハーレー純正品の2倍はありそうだ ●クランクシャフトをケースに組み込むメカニック。 シャフト公差やクランクバランス、ピストンまわり の重量などといった数値はすでに測定されていて、 それらは記録用紙に書き込まれている。そしてこの データは、アフターサービスの際にも生かされる。 母ピストンヘッドとシリンダーヘッドの燃焼室。へ ッドはS&Sのスーパーストック。燃焼室の容積も測 定され、標準の96C.1.ユニットの場合、圧縮比は10. 2:1に調整される。さらにタイタン独自のチューン アップが施され、108hp/4300rpmを発揮。 ⑥ビストンリングの合い口すき間は、一品ずつ測定

したうえで所定の寸法に修正される。品質管理され



た大量生産品の場合ならば必要のない工程であるが、 こではメカニックの能力が要求される。 73そのようにして仕上げたリングを組み込んで、 コンロッドにピストンを装着する。この後シリンダ -を取り付け、ヘッドまわりへと作業は進んでいく。 トランスミッションはスピュース製の5速コンス タントメッシュ。写真はシフトドラムを収めている ところで、H-Dと同様に別体式であるギアボックス の組み立てもエンジンアッセンブリ室で行われる。 ●キャブは、S&Sの固定ベンチュリータイプを使 用する。写真のスーパーEは96C.1.ユニット用で、 口径は1 7/8インチ(47.6mm)。107C.I.用では、2 1/16インチ (52.4mm)径のスーパーGとなる。





独立した個室で担当者が責任を持って作業するセルシステムで車体の組み立てが行われる



















●パーツ棚で仕切られたセルの中央には、作業台が 配置される。載っているのはエンジンをリジッドマ ウントするSXモデル用のフレーム 棚には名セクシ ョンから集められたパーツが揃えられている。

❷リジッドのような外観のSXシリーズ用リアサス を、タイタンではH-Dのソフテイルに対してソフス ベンションと呼ぶ。コイルスプリングの代わりにピ ボット部に横に渡したKTコンボーネント製トーシ ョンバーを使うのが特徴で、車高調整も可能。ダン バーはエンジン下に通常タイプのものが置かれる。

③ ③ ⑤こちらは2点ラバーマウントのRMシリーズの フレーム。ラバーマウントの場合、高出力を発揮し ているだけに1次伝達によるねじれ対策として、エ

ンジンとギアボックスをしっかり連結して剛性を高 めることが求められる。そのためにクレードルと呼 ばれるサプフレームで両者を固定し、さらにカムカ バー側とプライマリー側のそれぞれには補強プレー トを追加している。プライマリーチェーンの調整も 入念に行われる。クラッチはバンディット製の湿式 ケプラープレートで、1次減速比は1.54(24/37)。

オイルタンクを取り付け、オイルラインを配管。 ⑤ツインショックを持つRMモデルにリアホイール を装着しているところ。 2次伝達用のプーリーなど には保護カバーがかけられ、 傷に対しても細心の注 意を払っていることがわかる。基本的にセルシステ ムではひとりのメカニックが組み立て作業を担当す

るが、一人前になるまではこのようにインストラク ターとの共同作業でトレーニングを積んでいく。 ②SXモデル用フレームのダウンチューブに、クラッ チワイアのガイド用クリップを装着しているところ。 ③このRMモデルは、もう完成間近の状態である。 ●セルでの作業が終わると、まず組み立て担当者が 150kmほど走行して慣らしと各部のチェックを行う。 そうすることで責任と自覚を持たされるのだ。さら に検査責任老が50kmを走り 最終チェックを終え る。完成検査後はオイルを交換し、洗車を済ませた

ら、このように何人もで寄ってたかってマシーンを

磨き上げる。後は出荷を待つばかりだが、細かい途

装の修正などが行われるケースも多い。 (和歌山)

'99年ニューモデルは、ロードランナースポーツRMコンバーチブルツーリング



新作のロードランナースポーツRMコンパーチブルツーリンク

試乗したロードランナースポーツRMコンバーチ ブルツーリングは、エンジンをラバーマウントする *RM"シリーズのロードランナーRMに、取り外し 可能なフェアリングとサドルバッグを与えたツアラ ーということになる。コンバーチブルの名が意味す るように、装備を外せばクルーザーとしても楽しむ ことができるが、その走りはロードランナーRMと 同じというわけではない。エンジンがツーリングモ デルと呼ぶにふさわしい特性になっているのだ。

まず最初に、RMシリーズの最上級かつ主力モデ ルであるゲッコーRMについて触れておきたい。

ゲッコーRMは、ラバーマウントでツインショッ クという構成が示すように、振動や乗り心地に関し て高い快適性を保ちながらも、量産のクルーザーで は得られない強烈なビートやトルク感、そして、あ たかも機械馬を操るかのような手応えのあるハンド リングを堪能させてくれる。はっきりとエンジン内 でクランクが回っているのがわかり、低速域ではピ ストンが力をふり絞って上死点を乗り越えていくか のようである。そうしたビート感を維持したまま、 100mphを超えても速度を上げ続けるパワーはすさ まじい。ハンドリングも低速域での切れ込みがやや 強いわりに、中速域以上では直進時の立ちが強いと いうキャスター効果が強力すぎる特性をみせるが、 コントロールしていることは最高に実感できる(エ ンジンをリジッドマウントする "SX" シリーズは、 快適さと扱いやすさを犠牲にすることで、こうした クルーザーらしい部分をもっと強烈にしていた!)。 ゲッコーRMは、最高にクルーザーらしさを味わ わせてくれるのだが、これをロングツーリングに使

うとなると、強烈な個性をもう少し和らげたほうが



動力性能は、120mphスケールの速度計を振り切る力を持つ。

快適で疲れないのではないかと思われる。それを形 にしているのがRMコンバーチブルツーリングだ。

まず、エンジンのフィーリングが大きく違う。ス ムーズという表現は他の量産クルーザーと比べれば 不適切でも、これは明らかにそう変貌している。低 速でのターンでも、クランクが回ることによる回転 変動が少なくて安心できる。高速域の伸びもよく、 大型フェアリングによる空気抵抗の増大を感じさせ ないだけの動力性能がある。排気量はゲッコーの96 C.I.から107C.I.に大きくなっているのだが、注目 したいのは、ボア×ストロークが3 5/8× 4 5/8 インチから、4×4 1/2インチへとややショートス トローク化され、ボア×ストローク比の違いがはっ

きりと回転フィーリングに表れているのだ。

ハンドリングもはるかに素直である。キャスター 角がゲッコーの34度から32度に起こされていて、切 れ込みや立ちの強さがなく、前後ホイール径が18イ ンチであることも手伝って自然な印象だ。ゲッコー のアクの強さも魅力だが、これならばだれでも普通 のオートバイのように違和感なく乗れるだろう。

高速安定性のよさにも驚かされる。車体の剛性感 がこれまで経験したことのないほどに高く、それで いてガチガチしていない。カスタムパーツとして定 評を得ているダイテックのフレームだけのことはあ る。フロントにバイアスタイヤを履きながらも、リ アは180サイズの扁平ラジアル。それでも、タイヤに 車体が負けているようなことはなく、マッチングは 良好でしなやかに直進性を維持している。

今回これらのモデルに試乗して、タイタンが究極 のクルーザーだと再認識した。それらの中にあって RMコンバーチブルツーリングは、感覚的に究極と いわしめる性能をやや抑えることで、狙いを現実的 な実用性に置いたモデルと思えた。(和歌山利宏)



ゲッコーRMは、ラバーマウントRMシリーズの上級主力モデル



Photos: Teruyuki Hirano

ホンダが提唱する シックバイクのあるべき姿

とにかく扱いやすい。それが最初に感じた印象だ 乗り手を選ばなければ、走る場所も選ばない CL400は万人が楽しめる、偉大なる普通のバイクだ



HONDA いう車名はかつてのホンダに多く使 時は50~450ccまでの一大シリーズ

を形成していた。最初に登場した250ccツイ ンのCL72がCB72のエンジンを使ったように、 シリーズ全車がオンロード車をベースにオフ ロード走行を考慮した変更を受けていた。た だしどの車種も基本的にはスクランブラー、 不整地も楽しく走れるというのであって、オ フロード専用車というわけではなかった。

今回登場したCL400もこの例に漏れず、ス クランブラーである。ただし昔とは逆方向か らのアプローチ。ベース (といってもエンジ ンのみだが) はオンロード車ではなくバリバ リのオフロード車、XR400Rなのである。

では試乗開始 400cc単気筒の始動はキッ クのみ。チョークを引いてキックペダルを踏 み込むと一発でかかる。オートデコンプと頭 のいいCDIのおかげで始動は本当に楽。一発は 無理でも3回やれば絶対かかる。排気音はス タタタッという予想以上に軽い音。フライホ イールマスを増大したというから、もう少し 重い感じかと思っていたのでやや拍子抜け。

またがってみる。ハンドルは高く、ステッ プは今の基準でみるとかなり前方で左右幅も 広く、シートはまっ平ら。今のネイキッドが いくらアップライトといってもここまでじゃ ない。僕はこういう昔ながらといった感じの イディングポジションのほうが好きだ。常

て発進。アクセルを開けるとスルスル と回転が上がっていく。単気筒と聞いて ジするような低回転域でのドコドコ感はあ まりない。 ベースエンジンがもともとそう うところを重視したものではなく、高回転 向なのだから(XR400Rの最高出力発生回転数 は7000rpm)、それを期待してもしようがた そしてそこから右手を捻っていくと・ 別段パワーが盛り上がってくるというわけで はない。しかし、なんというかまあストレス がないのには驚く。スルスルッと実にスムー

ズに回転が上がる。振動の出方が高回転域に いってもほとんど低回転域と変わらないのだ。 こういうバランス取りのうまさには感心する。 さすがホンダ。でもこの回転上昇感覚にパワ 一が伴えばもっと面白いのになあ。 と最初は思ったが、この低~高回転域まで

特別な山も谷もなく吹け上がる特性が、寒を 返すと乗りやすいということにつながってい た。僕はこのバイクで雨の中、300kmほどの ツーリングをしたのだが、*パワーバンドを維 持して"とか、"ここで何速に入れて"とか余 計なことを考えずに、淡々と景色を眺めなが ら走れた。バイク側から強烈な主張がないぶ ん、乗り手が主役になれるのだ。

400ccという排気量も乗りやすさに貢献す る要素のひとつ。最高出力は29psと、250cc単 気筒でも出せる出力だが、やはり排気量分の 余裕というものがある。例えばコーナーの立 ち上がり、250ccならあらかじめギアを 1 段 落としておかなくてはならないような状況で も、CL400なら何も考えずにそのままのギア でいける。この余裕にデジタル制御の点火シ ステムが加わって、極端にいうと走りだして しまえば、ギアは何速に入っていてもおかま

いなし。そのくらいイージーなのである。

前後ショックは決して金のかかった製品で はないが、よく調教されている。コーナリン グで荷重をかけたとき、昨今のスーパースポ ーツのようにしっとりとした減衰力を発揮し ながらググッと踏ん張るというわけではない が、腰がないながらも路面の状況は結構わか る。さすがに100km/hを超えるとやや心もと なくなってくるが、それ以下では必要にして 充分。リアタイヤがウニョウニョと滑り出す 感覚が僕の腕でも感じられるっていうのは、 こういうバイクだからできることだ。

スクランブラーというぐらいだから林道も 走ってみる。先に述べた扱いやすいエンジン と軽い車重のおかげでそこそこはいける。オ フロード車のようにリアを滑らせてっていう のは僕の腕ではちょっと怖いが(やっぱりオ フ車よりは重いのだ)、淡々と走ることなら充 分可能。これならツーリング先で突然ダート が現れても臆することはないだろう。

2輪雑誌の編集に携わる人間として、僕は CL400を支持したい。ノスタルジックな雰囲 気でうまくまとめられた外観は、現在バイク に乗っていない人の興味もそそってくれるだ ろうし、驚くほどの扱いやすさはそういう人 たちを裏切らないはずだ。また、エンジン、 車体ともにシンプルな構成であるから、整備 の勉強にも適している。さらにある程度経験 をつんだいじり好きな人のことも考えてか、 手を加えれば性能向上する個所も多い。

だが一個人として考えると、どうも物足り ない。扱いやすさを否定するつもりはないが、 少しでもいいから心に響いてくる開発者の主 張が僕は欲しかった。XR400Rの部品を組めば 面白くなるって言われても、やはり完成車と しての現状は大切だと思う。 (中村友彦)





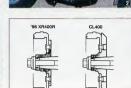
■CL400が初めて公開されたのは'97年の東京モーターシ ョー。会場では、若者から年配の人々まで幅広い層からの 反響が得られたという。確かに最近市街地では、SR400や TW200の改造では飽きたらないのか、CL450やシルクロー ド、DT250、2本ショックのKL250なんかに乗っているお 兄チャンをよく見かける。そういう若者に加えて、かつて のスクランプラーを知る現在30~50代の人々にも訴えかけ るであろう外観がCL400には与えられている。ホンダの主

な狙いはまさにこういう層、最新の高性能車にあまり興味 のない人々に、バイクの楽しさを知ってもらうことにある。 では本誌読者のようなマニアックな層に対してはどうかと いうと、このへんもぬかりはない。本文でも述べたように エンジンはXR400Rがベース。当然CL400にもこのエンテ ューロレーサーのパーツを組み込むことができる。XR400 RのSTD部品を組めば40ps、HRCキット装着時には約45 psの最高出力が見込めるのだ。すでにCL400には、スーパ -シングルへと変貌を遂げるためのパーツが準備されてい るのだ。本文中では少々苦言を呈したが、はっきりいって、 僕もXR400Rのパーツを組んだCL400に乗ってみたい。 ●②フレームは最近のホンダ車に多用されているモノバッ

クポーンではなく、オーソドックスなセミダブルクレード ル。ただし、メイン/センターパイプ、ダウン/ロアパイ プの接合面、スイングアームピボットは、一般的なパイプ どうしの溶接ではなく、鋳造/鍛造材を用いて継ぎ手構造 としている。この手法には、精度のバラツキが少ない、ね じれ剛性の調整が容易、さらに接合面にパッチなどの補強 材を使う必要がないため簡素かつ軽くできるという利点か あるという。乾燥重量は、ライバル? であるSR400/500 の153kgより軽いのはもちろん、クラス最軽量の140kgだ。











●白い文字盤の速度計と警告灯のみのメーターまわ



0





りは非常にシンプル。CL400は決して速いバイクで はないが、100km/hくらいならあっという間だ。最 高速度は高速道路でがんばって150km/hチョイ。条 件がよければ何とかメーターを振り切れるかも? ②ボア×ストローク: 85.0×70.0mm、排気量: 397. 2ccという数値はベースのXR400Rと同じ。では違い はというと、中でも最大のものといえるのがヘッド まわり。バルブタイミングは、XRのIN: 11-41.5/ EX: 40-10に対して、CLはIN: 5-35/EX: 35-5 と、吸気が12.5度、排気が10度、それぞれ開度が減 り、オーバーラップも50→40度となっている。また バルブリフト量も、XRのIN: 8.2/EX: 7.8mmに対 して、IN:7.5/EX:7.2mmと少ない。パルブ径は 吸気側をXRより1mm小径となる32mmとし(排気側 は共通の φ29mm)、シリンダーヘッドのインレットポ - トもこれに併せて径を絞っている。また圧縮比は

XRの9.3: 1→8.8: 1と下げられているが、これ

はピストントップ形状の違い。さてこれらの変更は、

従来の単気筒にはなかった粘り感と小気味よさ(つ)

まりオフ系のシングルらしい低回転域での力強さと、 XRから引き継いだ吹け上がりの鋭さ)の "両立" の ためになされたと資料にはあるが、乗った感じでは、 両立というより、どっちつかずという雰囲気だった。 ❸ヘッドまわりに加えての大きな変更点が吸排気系 だ。キャプレターはXRの d36mm強制開閉式に替え て、d31mmの負圧式を採用。EX.システムはXRの 2-1に対して、まったく形状の異なる2-2とすると同 時に、管径を28 6→25 4mmに絞っている。キャブに は、スロットルポジションセンサー、冷間時のスタ ートを容易にするための電熱線、アフターバーンを 防止する回路など、いろんなものが付いている。扱 いやすさのためなんだろうけど、整備は大変だろう。 ●低回転域での粘り強さを引き出すために、フライ ホイールマスを増大。ただしウェイトが付加された のは、クランクウェブではなく、エンジン左側にあ るACジェネレーター取り付けの台座となる部分だ。 ぎながらも、それのみに終始するのではなく、シン プルにまとめられたデザインには非常に好感が持て

る。しかしホンダは何を思ったのか、試乗会場に、 CL72、CR93、おまけにRS750Dという名車を持ち込 み、この3台とCL400を会場に並べた。遠巻きに眺 めていた僕は、CL400の周囲にだけ人垣ができない 状況を見て、何ともいえない気分になってしまった。 **6**0ホイールは、F: 2.15×19、R: 3.00×18で、 リムは質感を追求してスチールメッキ。前後のフェ ンダーも同様である。ブレーキは強力ではないが、 前後とも非常に扱いやすい。流行だからといって、 安易に前後ともドラムとしないのがホンダらしい。 ❸ステップにはこのように分厚いラバーが装着され る。シフトペダルは直付け。ミッションは市街地走 行を考慮してギア比を変更。1、5速は共通ながら、 2~4速をXRよりややハイギアードとしている。 ・受最低地上高を確保するため、シート高は795mmと 結構高い(SRは780mm)。このへんは上下のせめぎあ いで、その割りを食っているのがショックユニット。 ホイールトラベルは、F: 115/R: 100mm。この数値 は昨今の400ccネイキッドより少ないのである。 ①2本出しのセミアップ型EX.システムはデザイ



ナーがこだわった部分で、この位置はどうしても譲 れなかったそうだ。もちろんエキパイの熱対策はち ゃんと施してあり、走行中に触れても熱くないどこ ろか、ここで車体のホールドすらできる。

■本誌実測データ(最低単位:各0.5)

率両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	67.0	82.5	149.5
完全装備・ガソリン満タン	72.5	86.5	159.0
キャスター(度)/軸距(cm)	- 1	28.0/142.0	

HONDA CL400 SPECIFICATIONS

■大要	
型式	NC38
標準価格	44万8000円
発売日/販売計图(年間·国内)	1998年 9 月23日/5000台
途色	ブレアデスシルバーメタリック
	シエナゴールドメタリック
エンジン	
型式	NC38E
エンジン形式	4 サイクル 空冷 単気筒
クランク形式/バランサー	2 軸受け 大端/ギア駆動 軸パランサー
弁形式(カム/バルブの駆動)	SOHC 4 バルブ (チェーン/ロッカーアーム式)
排気量	397.2cc
最高出力	29ps / 7000rpm
最大トルク	3.5kg-m/5500rpm
ボア×ストローク(比率)	85.0×70.0nn (0.824)
圧縮比	8.8:1
バルブ(ステム)径/リフト量	IN: \$32.0(5.5) /7.5mm EX: \$29.0 (5.5)/7.2mm
バルプタイミング (Imnリフト時)	IN: 5 'BTDC→35'ABDC/EX: 35'BBDC→ 5 'ATDC
気化器/ベンチュリー径(メーカー)	VEBA/
エアクリーナー形式/容量	ろ紙式 /5.0 ℓ
エグゾーストシステム(膨張室)	2-2(なし)
潤滑方式	ウェットサンプ
点火方式	CDI式パッテリー点火
標準プラグ NGK	DPR8Z
日本電装	X24GPR-U
バッテリー(メーカー)	12V/2 Ah FTR4A-BS(古川) YTR4A-BS(ユアサ)
始動方式(セルモーター出力)	キック式
オルタネーター最大出力	216A/5000rpm
定地燃費	36.0km/ £ (60km/h)
■出力伝達系	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング ワイア作動
変速機	5 段リクーン 左足動 Idown/4up
変速比①	2.615 13/34
(2)	1.789 19/34

3	1.350 20/27	
(4)	1.076 26/28	;
(5)	0.925 27/25	
6		
次減速比(駆動方式)	2.826 23/65 (¥F)	
2 次減速比(駆動方式)	2,400 15/36 (チェーン)	
ドライブチェーン(メーカー)	520×104L 520V6(大同) 520SMO10S(高砂)	
シャシー		
フレーム形式	セミダブルクレードル	
フレーム主材/エンジン支持	スチール(φ48.6mm×T3.5mm)/3点(リジッド)	;
サスペンションF(メーカー)	テレスコピック正立式 j 35nm (ショーワ)	>
サスペンションR(メーカー)	スイングアーム ツインショック(ショーワ)	II 2
サスペンション調整機能	F/R: なし	,
ホイールトラベルF/R	115/100mm	
ブレーキF	油圧式シングルディスク	
ブレーキR	機械式ドラム	- 1
ディスクF (メーカー)	φ276mm×T4.0mm リジッド(ユタカ技研)	
ドラムR(メーカー)	φ160mm リーディング・トレーリング(N.A.)	
キャリパーF(メーカー)	ピンスライド・片押し式同径 2 ピストン(ニッシン)	
キャリパーR(メーカー)		
キャリバー 取り付けポルトピッチF/F	65.0m/)
ピストン/マスターシリンダー径F	φ27.0mm× 2 / φ11.0mm	1
ピストン/マスターシリンダー径R		
タイヤサイズF	90/100-19 55P	
タイヤサイズR	110/90-18 61P	_ :
標準タイヤF(メーカー)	K460(ダンロップ)	
標準タイヤR(メーカー)	K560(ダンロップ)	
ホイールF(メーカー)	2.15×19(大同)	
ホイールR(メーカー)	3.00×18 (大同)	7
寸法・重量・容量		
乘軍定員	2名	
全長/全福/全高	2175mm/825mm/1135mm	
軸間距離	1410nn	
最低地上高/シート高	185mm / 795mm	ŧ

キャスター/トレール	28°10°/127mn		
オフセット/フォークピッチ	40nm/182mm		
ハンドル切れ角	左右38度		
最小回転半径	2.5m		
乾燥蛋量	140kg		
装備質量	15Skg		
フレーム重量	N.A.		
エンジン重量	N.A.		
燃料タンク/予備容量	121/3.51		
オイル容量	2.21		
冷却液容量			
灯火・メーター			
ヘッドランプ	12V 60/55W		
テール/ストップランブ	12V 5/18W×2		
フラッシャーランプ	12V 15W× 4		
装着メーター	速度計		
サービスデータ			
指定オイル	ホンダウルトラU SAE10W-30 20W-50		
フィルター交換時オイル量	1.8 €		
通常交換時オイル量	1.8 ℓ		
冷却液交換時量			
指定フロントフォークオイル	ホンダウルトラクッションオイル10号		
フロントフォークオイル量	296cc/油面150nn		
バルブクリアランス	IN: 0.10nm EX: 0.12mm		
キャブレターセッティング	MJ: #122 MAJ: #80 #105		
	PJ:#45 PAJ:#55 #110		
	JN: B46A 16012-MBV-003		
	PS: I 7/8回転戻し		
アイドリング回転数	1300rpm		
タイヤ空気圧	名乘車時 F: .50kgf on R: .50kgf on		
	2.名录車時·高速走行時 F:1.50kgf/cm' R:1.75kgf/cm'		
点火時期(上死点前)	BTDC 8 */1800rpm~28*/7000rpm		
プラグギャップ	0.7m		
ヒューズ	12V 5/10/15A		



Photos : Tatsuo Sakura

400ccクラスの活性化をも狙う **Vツイン・ロードスタ**

スズキがミドルクラスに投入したSVシリーズは 90度Vツインの醍醐味が楽しめるモデルだ その実力で400ccクラスの勢力図を塗り替えるか



SUZUKI

796年末にTL1000S、 297年には ベイク参戦をも視野に入れた高性能 TL1000Rを発表し 90度Vツインのハイパフォーマンスを世界中 にアヒールすると同時に、市場の開 拓を図っ きた。その期待どおり TLシリ を獲得することに 功した。しかし、T L-S/Rov 最大限に生かし ているかというと疑問が残 点もなくはなく、そこが不満でもあった。た が、今回400ccクラスに投入されたSV400/ 400Sに乗ってみて、それは見事に払拭される こととなった。"そうだよ、これなんだよ!"、 というのが私の偽らざる心境だ。

スズキはこのSV400/400Sのために、90度 Vツインユニットを新たに造ってきた。基本 的なレイアウトは兄貴分のTL-S/Rを踏襲 するが、400ccという半分以下の排気量の中 でどれだけVツインらしさを実現できるか、 スポーツ性をアピールできるかを目標に、ボ ア×ストロークの決定から模索したそうだ。 そしてうれしいのは、このコンパクトなエン ジンのメリットをうまく生かした車体設計を 行うことで、250cc並みの軽量さを実現した ことだ。事実、乾燥で159kg(Sは163kg)は、 400ccクラスにおける 4 気筒のライバルに 10 ~20kgほどもの差をつける軽さなのだ。

TL-S/Rのイメージを継承したスタイリ

ては功罪ある(私は違う方向もあ たと思う)*のの、Vツィンらしいスリムさ はうまく表現されている。試乗はハー ルとセパレ -トハンドルを持つSで行われた シート高は見た目以上に低い785mmで いうえ、シート前端が絞り込まれている もあって、足着き性はすこぶるよい。身長175 cmの私では両足がべったり着いてひざが曲が るほどの余裕ができる。

個・本にまとめられたサイト サーから は、意外に力強いサウンドが聞こえてくる。 すくにその単体の軽さが実感で レドルを握っている不安感 払拭して る。まさしく250ccクラスの して若干ローギアードに設 が軽さである された。速ミッションのおかげもあって、 スタートに気を使うこともない。トルルッと 明確なパルスを発するVツインは、低い回転 から力強いトルクを発揮してとても走りやす い。クランクマスはかなり軽くされている印 象を受けるものの、スロットルの開閉に神経 を使わされることなく気軽に走れる。

特に5000rpmあたりのトルク感は秀逸で、 振動は少ないのに明確なパルス感があってと ても楽しい。6速トップギアでの下限は2000 rpm、40km/hあたりと、決して優れてはいな いのだが、各ギアのつながりがいいせいか、 不思議にそれが気にならない。そして6000か ら8000rpmに向けてグーッとトルクが増し、 それ以後フラットに12000rpmまで伸びてゆ く。その出力特性は4気筒マルチで感じるせ り上がるようなパワー感とは異なり、心理的 な安心感をライダーに与えてくれる。

峠道に入ると、まさに水を得た魚となる。 53psのパワーを発揮するVツインユニットの

サムさが生み出す左右方向の自由な動きと 軽い車体 そしてよく動く前後サスペンショ ンのバランスが絶妙な威力をみせ、どんなコ ナリングラインでも自在に選べるからだ。 市街地で路面の凸凹に素早く反応してショッ に感じさせなかったサスペンシ スを上げて攻め始めても音をあ ョンは げることはなく、ブリヂストンBT-92ラジア ルタイヤの性能を充分発揮させる。この楽し がまさしくVツインスポーツの味なのだ。

このように、SV400Sはまったくのニューモ デルとしては不満な点が異例に少ない。あえ て挙げれば、コーナリング時に30度あたりの バンク角から車体がさらに軽くなってより寝 ていこうとする傾向があることと、減速とシ フトダウンの後でスロットルを開け直したと きに軽いショックとタイムラグがあることの 2点。前者はフロントの60扁平タイヤと出力 のバランスが関係しているような症状で、特 に並列4気筒モデルから乗り換えたユーザー は、Vツインならではの車体の軽さと相まっ てオーバーステアと感じるかもしれないが、 もちろん欠点というレベルではない。

ノンカウルでセミアップハンドルのSV400 にも、たまたまこの試乗会前に販売店の車両 を借りて走ることができた。基本的には400S と同じで軽く扱いやすく、意外なほど感じる Vツインのパルス感が心地よかった。 ハンド ルが上にあることでSよりさらに扱いやすく、 混んだ市街地からツーリングまで気楽に使え るバランスのよさが印象的だった。 4気筒マ ルチに匹敵するパワーとVツインの楽しさを 味わわせてくれるSVが、ややかげりをみせて いる400ccクラスに新たな需要を喚起する起 爆剤となることを期待したい。(山田 純)

■フレームは、ネイキッド仕様の同時開発も考慮しつつ 幅広いユーザーが使用できることを重視してTL-Sタイ プのアルミトラスタイプが採用されるが、50×40mmのパ イプサイズやパイプワークはSV独自のもので、スチール バイプのバンディット400に対して27%の軽量化と25% の開性向上を実現している。またスイングアームビボッ トのある鋳造部を開放断面にしたりFEM解析をスイン グアーム込みで行うなどして、剛性のトータルバランス

に留意している。軸距はTL-Sと同じ 1415mmで、エンジン前後長が短いぶ ん、長いスイングアームの装着 (TL -Sの515mmに対し532mm) が可能と なった。SV650もシャシーは共通。 ノンカウルのSV400は、バーハン ドル化に伴いグリップポイントを上 に118mm、手前に77mm移動(ハンドル 幅も片側15mm広い)。合わせてステッ ブも20mm前進させ11mm下げている そしてフロントフォークには2段ス プリングを使い、油面設定も変える ことで乗り心地の向上を狙う。



























●並列4気筒モデルとは異なる個性を持った新しい スポーツモデルの開発を目的として'92年に始まっ たスズキのプロジェクトは、クランク横置き90度V ツインを搭載するTL1000S/Rでまず具現化され た。そして9月にミュンヘンで行われたインターモ ト'98では、TL-Sの流れをくむSV650/650Sがデビ ュー。同時に日本でも国内専用モデルのSV400/ 400Sが発表される。この2台は4気筒ネイキッドが 主体となって以来、停滞気味の400ccクラスを活性

化することが狙いであり、4気筒車と同じ動力性能 を有しながら90度Vツインならではの個性を楽しめ ることが開発時のテーマとされた。全体のデザイン はTL-Rのイメージを踏襲しているが、このクラス はエントリーユーザーが多いことから、スポーティ でありながら扱いやすさも重視したという。塗色は 400/400Sともにシルバー、レッド、ブラックの3種。 ②650と並行して開発が進められた水冷DOHC4バ ルプの90度V型2気筒エンジンは、400ccで53psを 発生するために必要な回転数(10500~11000rpm) と最適なピストンスピード、さらにそのエンジン回 転数で最も効率の高い吸気パルプサイズから72mm のボアと49mmのストロークが決定された。そしてIN : 14度、EX: 16度のパルプ挟み角とフラットヘッ ドピストンによって効率の高い燃焼室形状を実現し、 直押しインナーシム式のバルプまわりをGSX-R 750の部品と共用化することで、高回転化への対応 と耐久性の確保を図っている。その一方で軽量化の ためにチェーンによるカムシャフト駆動 (TLはチェ -ン+ギア) や冷却水路の内部化、カバー類の樹脂

化を実施し (エンジン単体重量は水冷並列 4 気筒の インパルスより10%軽い)、TLと同じくエンジン前 後長の短縮を狙って、クランク軸/カウンター軸/ ドライブ軸を三角形に配置すると同時に、ヘッドと シリンダーの合わせ面を傾斜させて排気カム軸の高 さを吸気カム側より9 mm低くする。クランクケース に対するシリンダーの角度もTLと同じ30度で、エン ジンマウントも同じく5点。最大トルクは同社の並 列4気筒を上回る4.2kg-mを8000rpmで発揮する。 60Vバンク間に収まるキャプレターはRDSR36 これに吸気バルブとの相対角度をGSX-R750と同 じ34.5度とした吸気ボートを組み合わせてストレー トな吸入経路を実現したという。エアクリーナーボ ックスは自然吸気方式で、SRADは使用しない。エ グゾーストシステムは軽量化を優先した2into1だ。 ❸TL-Sを踏襲している400Sのコクピットデザイ ン。燃料計は持たないが、警告灯が残3.50で点滅 する(燃料タンク容量は160)。 クリップオンハンド ルはそれほど低くなく、ツーリングにも充分使える ものだが、カウルを下げて燃料タンク上面を上げる

ことで相対的に低くみえるようにしてあるとのこと。 67フロントプレーキはφ310mmシングルディスク と片押し同径2ピストンキャリパーの組み合わせ。 650はダブルディスクを装備するが、山田さんによ ると、車体が軽いためにシングルでも充分な制能力力 を発揮するそうだ。正立式のよ41mmフロントフォー クは調整機能を持たないが、400Sはスプリング、減 衰力ともにスポーティな味つけにしてある。リアブ レーキは d240mmディスク+対向2 ピストンキャリ パーだ。タイヤは市販品とはコンパウンドや内部標 造が異なるSV400専用のプリヂストンのBT-52で、 サイズはF: 120/60R17、R: 160/60R17。

③1000と同じ軸距にコンパクトなエンジンを組み 合わせることで、長いスイングアームを装着しても なおリアシリンダー後方に余裕が生まれたため、SV ではコンペンショナルなリアサスペンションをそこ に装着する。プリロードのみ7段階で調整が可能。 **②SV400は別体にみえる速度/回転計を装備。**ヘッ ドライトは400Sがプロジェクター採用の2灯式に 対してマルチリフレクターのシングルだ。(佐々木)

SUZUKI SV400S (SV400) SPECIFICATIONS

大要	
型式	VK53A
標準価格	64万6000円(59万9000円)
免売日	1998年 9 月28日
販売計画:年間・世界	1 万3000台(650/400の合計)
塗色	フラッシュシルバーメタリック、バールヘリオスレッド
	サターンブラックメタリック
エンジン	
型式	K508
エンジン形式	4 サイクル 水冷 90度V型 2 気筒
クランク形式/バランサー	270度 2 軸受け 大端/なし
弁形式(カム/バルブの駆動)	DOHC 4 バルプ(チェーン/直押し式)
排気量	399.0cc
最高出力	53ps/10500rpm
最大トルク	4.2kg-m/8000rpm
ポア×ストローク(比率)	72.0×49.0mm(0.681)
圧縮比	11.8:1
バルブ(ステム)径/リフト量	IN: \$29.0(4.5) /7.6nm EX: \$24.0(4.5) /6.1mm
バルブタイミング(0.3mmリフト3号)	IN: 27'BTDC→62'ABDC /EX: 47'BBDC→20'ATDC
気化器/ベンチュリー径(メーカー)	BDSR36/ 436m(ミクニ)
エアクリーナー形式/容量	不織布式/5.8 ℓ
エグゾーストシステム(膨張室)	2-1(なし)
潤滑方式	ウェットサンプ
点火方式	フルトランジスタ式
標準プラグ NGK	CR8E Opt.: CR9E, CR10E
日本電装	U24ESR-N Opt.: U27ESR-N, U31ESR-N
バッテリー(メーカー)	I2V/8Ah YTX9-BS (ユアサコーボレーション)
拙動方式(セルモーター出力)	セル(0.6kW)
オルタネーター最大出力	300W/5000rpm
定地燃費	37.0km/ £ (60km/h)
出力伝達系	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング ワイア作動
変速機	6段リターン 左足動 Idown/Sup
変速比①	2.461 13/32

2	1.777 18/32
3	1.380 21/29
(A)	1.125 24/27
(5)	0.961 26/25
6	0.851 27/23
1次減速比(駆動方式)	2.620 29/76(#P)
2次減速比(駆動方式)	3.000 15/45(チェーン)
ドライブチェーン(メーカー)	520×108L 520VM(大同)
■シャシー	
フレーム形式	ダイアモンド
フレーム主材/エンジン支持	アルミ楕円パイプ(50×40mm) / 5点(リジッド)
サスペンションF(メーカー)	テレスコピック正立式 ø41 mm(カヤバ)
サスペンションR(メーカー)	スイングアーム ニューリンク式(カヤバ)
サスペンション調整機能	F:なし R:プリロード7段
ホイールトラベルF/R	130/125m
ブレーキF	油圧式シングルディスク
ブレーキR	油圧式シングルディスク
ディスクF(メーカー)	φ310mm×T4.5mm フローティング(日発精密工業)
ディスクR(メーカー)	φ240mm×T5.0mm リジッド(フジコーボレーション)
キャリバーF(メーカー)	ピンスライド・片押し式同径 2 ピストン(トキコ)
キャリパーR(メーカー)	対向式 2 ピストン(トキコ)
キャリバー取り付けポルトピッチ F/R	55/75mm
ピストン/マスターシリンダー径F	φ30.23mm/φ12.7mm
ビストン/マスターシリンダー径R	φ38.18mm/φ12.7mm
タイヤサイズF	120/60R17 55H
タイヤサイズR	160/60R17 69H
標準タイヤド(メーカー)	BT-92F (プリヂストン)
標準タイヤR(メーカー)	BT-92 (プリヂストン)
ホイールド(メーカー)	3.50×17(旭テック)
ホイールR(メーカー)	4.50×17(旭テック)
■寸法・重量・容量	
乘車定員	2名
全長/全幅/全高	2035/730 (770) / II30 (1070)mm
軸問距離	1415mm

最低地上高/シート高	140mm / 785mm
キャスター/トレール	25'05'/100mm
フロントフォークオフセット	28mm
フロントフォークビッチ	205ms
ハンドル切れ角	左右30度(左右33度)
最小回転半径	3.1(2.9)m
乾燥重量	163(159)kg
装備重量	184(180)kg
フレーム重量	N.A.
エンジン重量	N.A.
燃料タンク/予備容量	16 t / 3.5 t : 警告灯点减
オイル容量	3.04
冷却液容量	1.6 ℓ (リザーバータンク含む)
灯火・メーター	
ヘッドランプ	12V 55W+55W/55W(60/55W)
テール/ストップランプ	12V 5/21W× 2
フラッシャーランプ	12V 21W
装着メーター	速度針、回転計
サービスデータ	
指定オイル	スズキ・エクスターオイル SG 10W-40
フィルター交換時オイル量	2.4 &
通常交換時オイル量	2.3 €
冷却液交換時量	1.62
指定フロントフォークオイル	G-10
フロントフォークオイル量	494 cc/油面99mm (472 cc/油面120mm)
パルプクリアランス	IN: 0.1~0.2mm EX: 0.2~0.3mm
キャブレター・セッティング	MJ:#122.5 PJ:#15 MAJ:φ0.6mm
	JN:5D104-50-3 PS: 3/4回転戻し
アイドリング回転数	1300rpm
タイヤ空気圧	名乘車時 F:2.00kgf cm R:2.25kgf cm
	2名乘車時 F:2.00kgf/cm R:2.50kgf/cm
点火時期(上死点前)	BTDC10'/1300rpm~38'/N.A.
ブラグギャップ	0.7~0.8nm
ヒューズ	12V 30A, 15A, 10A



ドラッグスターシリーズの最高峰機種として発表さ れたXVS1100。そのエンジンは、遠い先祖をXV750/ 920とし、1100になってからでもすでに十数年を経た もので、ベースはビラーゴ1100と同一。クランクケー スをはじめ、共通部品がないほど全面的に一新されて いるが、基本設計はそのままだ。ヤマハとしては軸間 距離を踏襲すれば工作機械が流用できる利点があるが、 それだけでなく、このエンジンがドラッグスターコン セプトの実現にふさわしかったと考えていいだろう。 1981年に登場した国内用XV750スペシャル、輸出用 のXV920ビラーゴ(後にビラーゴ1100に発展)は、国 産初のVツインアメリカンだった。当時はハーレーの たモノコック風バックポーンと先進性に富んでいた。

そのころのヤマハはXVについて、Vツインによる新 しい乗り物を開拓したと言明していた。アメリカンと いうものにこだわらず、楽しくリラックスして乗れる オートバイを提唱していたのだ。だからビラーゴ1100 には、よい意味でも悪い意味でも、手軽なビッグコミ ューターのような味があった。当世の日本製アメリカ ンと比べれば、存在感や鼓動感に期待すべきものはな いが、イージーに扱えるリッターバイクだった。









●全体像はロー&ロング。アメリカンモデルとして は特異なVバンク角である75度との相性もしごくい い。スタイリングの基本は400/650から受け継ぐ。 ❷フォークピッチは240mmで、いわゆるワイドグラ イドフォークと呼ばれるものである。フロントから の眺めも、それならではの存在感を持っている。

のリアタイヤは 170サイズと幅広で迫力がある。 QQ 1063.2cc (95×75mm) のエンジンは、シリンダ ─挟み角、4軸の配置や軸間距離、ボア×ストロー クなどの基本をビラーゴ1100と共にするが、共通部 品がないくらいにほとんどが新設計されている。ク ランクケースはメカノイズ低減と高剛性を得るため に肉厚を増し、シリンダーにはセラミックコンボジ ットスリーブを採用して放熱性を向上するとともに クリアランスを詰めてオイル消費を低減。さらに高 回転化も可能としている。 鉛造ピストン、 浸炭コン ロッドなどにより、往復運動部の重量を単気筒あた り131g軽減、BSR37のキャプにはTPSを装着し、 バルブタイミングを低回転トルクを増大する方向に

変更、エアグリーナー容量も拡大している。 ダター タークラッチをワンウェイタイプとし、シフターま わりでは、シフトフォークを改良するとともにベア リングを追加、チェンジリンクを-

的な変更が行われる。カムチェーンにはサイレント タイプを採用してノイズの低減を図り、シリンダー フィンを10%ほど厚い2.7mmとして共鳴を抑制する とともに放熱性を向上。また変速比を全体的にショ ート寄りに変え、パルス感を重視した設定とする。 8.67kg-mの最大トルクはビラーゴ1100と同じで 3500rpm以上での特性もほぼ共通だが、3000rpm以下 ではXVS1100のほうが太く、2500rpmという低回 転数でピークを発揮。最高出力の62hpはピラーゴと 同値だが、発生回転数は250rpm低い5750rpmだ。 ⑥排気系は右2本出し。エキバイは前後気筒で独立 しているが、サイレンサーはパイパスで連結される。 ●リアサスは400/650の横置きモノクロスに対し 1100では経置きのリンク式。リンクまわりはディバ ージョン900からの流用で、ストロークも同一の113 mm (400のストロークは85mm、ビラーゴ1100では97 mm) となっている。15%程度というレバー比の変化 率も同じ設定で、それほど大きいわけではない。 砂シートを取り外したところ。400/650のように この部分にショックユニットをレイアウトすること

は、シート高を低くするために不可能であったとのこと。ここには電装部品が収まるだけできる

そこでXVSI100ドラッグスターである。開発コンセプトは、既存の400や650からそのまま引き継いでいる。ロー&ロングのピュアアメリカン的なフォルムと高い質感を持ち、シンブルゆえにカスタマイジングの可能性を秘め、大きい事格であっても扱いやすいことを目指している。そのため、スタイリング、フレームのバイプワークや露出したドライブシャフトなどの構成も400や650と同様だ。ここで改めて感心させられるのは、17年前のエンジンがあまりにもこれらの*ドラッグスターコンセブト*の実現に適していることだ。

Vバンク角が75度であるために、全域でスムーズかつ伸びがよいという扱いやすさを得やすいだけではなく、前後気筒が開いているから Vバンクの中に吸気系を押し込められることもあって、車体を低くしやすい。その半面、エンジンは前後に長くなるが、それはロー&ロングの実現には好ましく、おまけにこのエンジンはシャフトドライブで4輪構成だから、前後方向への存在感を強調しやすい。そればかりかこの1100では、持って生まれた素性をスポイルさせずに引き出し、走りの世界にそれを素質に表現しているのである。

エンジンを始動させて印象的なことは、振動が意外なくらいに少なく、それでいて鼓動を奏でていることだ。それが挟み角を75度とした狙いであるにしても、これら両面においてビラーゴから格段に洗練されている。振動の発生源であるビストンまわりの慣性力を整減するため、往復運動する部分の重量を大幅に軽量化したうえに、低回転域でのトルクも増大しているからだろう。それに排気系への工夫やクランクケースの剛性向上などの効果も加わるのだろうが、とにかく回転は違み切っていて、軽いビートがはっきりと伝わり、それが高回転域になっても変わらずに伸びていく、

5速で70km/h以下でのトルクはビラーゴよりも明

らかに強力で、ノンスナッチ速度は45km/h程度だが 普通に使える心地よさがある。その一方で、確認した 範囲では150km/hぐらいまで何のストレスもなく速 度が上昇し、こちらも充分に常用域だとすることがで きる。試しはしなかったが、リミッターが作動すると いう6500rpmでは6速で170km/hに達するはずだ。

足まわりでは、リアサスの吸収性のよさが記憶に残る。既存のクルーザーとは格段の違いなのだ。ホイールトラベルが大きく、リンクによるライジングレートを持っていることを考えれば納得できるというものだ。一般的にクルーザーでは、リアのトラベル量を抑えてトラクション感覚を強く得ている傾向もあり、ここまでリアがしなやかだと腰砕けになってぞれが伝わりにくくなろうというものだが、そんなことはない。ひょっとすると、シャフトドライブによるダイレクト感とアンチスクワット効果の大きさのおかげで、適度なリアの踏ん張り感が得られているのかもしれない。そう考えると、ますますこのドラッグスターは、ビラーゴのエンジンをうまく昇華させていると思えてくる。

車体剛性は高く、高速安定性は良好で、旋回性能も高い。スーパースポーツと一緒にツーリングで出かけても、ワインディングロードを常識的な範囲内で流すのであれば、遅れをとることはないだろう。低いシート高とライディングボジションも、400と同一線上にあるものだ。ただしステップは400よりも近くにあるので、小柄な私でも膝が伸び切らないので助かる。

今回の試乗は、地中海沿いの混雑した街中やタイトなワインディングロード、そして高速道路と欧州の典型的な状況の下で行った。そんなところでXVSI100ドラッグスターは、ストレスなく交通の流れに従うことのできる操縦性と走行性能を示し、リラックスしてその走りを楽しめた。ピュアアメリカンに近づけようと

もがいている国産クルーザーだが、このモデルは欧州 の道で通用する独自の世界を持っている。存在感や強 烈なビート感といった本来クルーザーに求められるこ とには欠けるだろう。でも、ヘーたフ・パーマウントや 位相クランクで外処したものより、このリジッドマウ ントされた75度 ツツインは素性を素直に伝えている

ビラーゴで掲げたアメリカンにこだわらない独自の 楽しい乗り物という狙いは、この新しいドラッグスタ ーにもそのまま当てはめられる。その意味でもやはり、 まずエンジンありきだったようだ。 (和歌山和宗)







●400/650と同様にドライブシャフトは露出している。ハードテイル風のスイングアームに挟まれるファイナルケースは、アクスルナットを緩めるとドライブシャフトごと接方にずらして外すことができる。ホイールを外す際に横に造がす必要がないので、スイングアームの幅を小さく抑えることもできる。●フロンドブレーキは、4298mmディスクナビンスライド実験を2ビストンキャリバーをグルバで装飾この組み合わせビディバージョン900と同じで強力なもの(パッドは異なる)だ。フロンフォークは41mm正式で、ストロークは140m・写真では見えないが、インナーチューブのブロテクターは排酬線以に代わりクロームメッキのもの接着される。

●ホイールベースは1640mmで、400/650よりも25mm長い程度でしかなく、車格もそれほど変わらない。 ただし、ビラーゴ1100からは115mmも長い。

●ハンドルバーは1インチ径で、その阿潔には振動 軽減のためのフェイトが装着れる。ハンドルスイ ッチはニューデザイン。右側には、上からキル、ラ イトのオッオフ、スターターの各スイッチが設けら れる。なお走御には、ディマー、ウィンカー、ホー ンのスイッチが記憶を挟、チョーグもこにある。 バックミラー選所接が、折りたためず即位。





⑤シート高は690mmと低い(400/650は650mmだが、 ビラーゴ1100は715mm)。シートはセパレートタイプ で、タンデム用のみを外すことができる。

(大学) スポーツをパラ この、できる。 使大径の速度計は電気式。文字整内の液晶部分に は、トリップ、ツインオドメーター、時計か表示され。 たの手前には4個のインジケーターランプを内 載する。メーターをタンク上に置くのはフロントエ ンドのカスタマイズを容易にするためだ。(年歌山)

XVS1100 DRAG STAR SPECIFICATIONS

■エンジン エンジン形式: 4 サイクル空流汚痕V 型クランク機能を2 気筋SOHC 2 / NUプ 排気置 1083金 最急出力: 52ho 7530rpm 最大トル ク:8 674:-m / 2500rpm ボアメストローク: 5,0×75.0m 圧略比:8.3:1 気化器: BSR37 類滑方式: "ンエットサンブ 始勤方式: セル

■出力伝達系 クラッチ形式: 湿式多板コイルスプ リングワイア作動 変速機: 5 段! リターン左足動1 down/4 up 変速比: ①2.353 ②1.667 ③1. 286 ②1.032 ◎0.863

■シャシー フレーム形式: 鋼管製ダブルクレード ル サスペンションF: # # 正立式ファントフォ - ク R: スイングアーム・モノショック サスペ







ンション調整機構F: &し R: ブリロード ホイールトラベルF: 140m R: 113m プレーキF: 々80m ソリッドティスの + 片押し式養産 どよフ・キャリバー R: 々282m ソリッドティスク+片押し 式シングルビストンキャリバー タイヤF: 110/90-18 R: 170/26-15

■寸法・容量・量量 乗車定員: 2名 全長: 2405 mm 全幅: 895mm 全高: 1095mm 軽距: 1640mm 最 低地上高: 145mm シート高: 690mm キャスター: 330E トレール: 136mm 乾燥重量: 258kg 燃料タン容量: 17 g













SHADOW (400)

SHADOW (750)



SHADOW (400)

SHADOW (750)

























HONDA

SKY WAVE 400

ワルキューレ/同ツアラー Year Model/New Type ■大型アメリカンの'99年型と新作ツーリングモデル 発売日ワルキューレ:1998年10月14日 同ツアラー:11月10 日 価格ワルキューレ:149万円 同ツアラー:164万円

1520.3cc(71.0×64.0mm)の水冷水平対向6気筒を積むワ ルキューレの、'99年モデルが発表された。従来型からの変更 点は、小型二輪自動車の排出ガス規制に適合させるために二 次空気導入装置を採用するとともに、容易な取り回しを可能 とする後退用ギアを新設したことだ。また同車に大型スクリ -ンやサイドバッグなどを与えた、ワルキューレ・ツアラー がシリーズに追加される。ワルキューレがブラック、同ツア ラーがブラック×パールトワイライトシルバー。

SUZUKI

スカイウェイブ400 New Model ■250ccから400ccへと排気量を拡大したスクーター 発売日1998年10月29日 価格59万9000円

インターモト'98に出展されたバーグマン400が、スカイウ ェイプ400の名で国内に登場。385.2cc(83.0×71.2mm)の水 冷SOHC 4 バルブ単気筒を、250cc スクーターのスカイウェイ プと共通の車体に搭載、13インチの前後タイヤ、フロントの ϕ 4lmm正立式フォークやリアのリンク式モノショック、左レ バーの操作で前後が連動で作動するブレーキなどはスカイウ ェイプと同様だが、車体左側にあるリアショックのブリロー ド調整用ダイアルは400だけの装備。32ps/8000rpm。3.3kg -m/6000rpmの実力は、250cc車の23ps/7000rpm、2.5kgm/6000rpmから 9 ps、0.8kg-m増だ。フラッシュシルバー メタリック、サターンブラックメタリック、パールスチール ブルーグレー、キャンディアカデミーマルーン。

KTM

125/200 エンデューロ Year Model ■KTMの2サイクルオフロード車の'99年型 発売日125エンデューロ:1998年10月1日 200エンデューロ

: 1998年8月1日 価格125エンデューロ: 87万5000円 200 エンデューロ:02万円

KTM日本輸入元のトシ・ニシヤマ (Tel.03-3766-4320) が、同一の車体に2種の排気量の水冷2サイクル単気筒を搭 載する125 (54.25×54.0mm=124.8cc)/200 (64.0×60.0 m=193.0cc) エンデューロの'99年モデルを発表。主な変更 点は、125ではリードバルブを新たにして高回転域でのトル クの落ち込みを抑え、200では変速比の見直しにより扱いや すさを向上させたことで、さらに両車とも、WP製リアショッ クユニットの初期での作動性を高めてソフトな乗り心地を得 るとともに、ヘッドライトカバーなどを一新している。

○シャドウ (750 / 400) 745cc と 398cc の水冷52度 V 型 2 気 筒を、低く長い車体に積み分けるシャドウ750/400が塗色を 変更する。750がパールグレートブルー×パールアイボリー クリームとフォースシルバーメタリック、400は750と同色の ツートーンの他に、ブラック Z、マットビュレットシルバー を揃える。発売日750:1998年12月15日 400:1998年10月 29日 価格750:66万9000円 400:62万9000円。

○ディオ/ディオZX 50ccスクーターのディオが、新色のキ ャンディグローリーレッドを採用。キャストホイール装着の 上位機種、ディオZXには、パールシーシェルホワイトとブー ンシルバーメタリックが新たに用意される。発売日1998年11 月4日 価格ディオZX:16万9000円 ディオ:14万7000円。 YAMAHA

○V MAX 既存色より | 万円高となるカーボンブラック

仕様車が追加される。欧州仕様車の'99年型と 同じカーボン模様に外装が仕上げられ、前後 ホイールは光沢のあるパフクリア塗装が施さ れる。発売日1998年11月15日 価格90万円。 SUZUKI

○ジェベル125 4 サイクル125ccのジェベ ル125が、ソリッドスペシャルホワイトNo.2 ×パールスズキディープブルーで車体を一新。 発売日1998年10月7日 価格31万9000円。

マハの最新情報、3連発



電動ハイブリッド自 転車の "パス"を生産 するヤマハは、その技 術に基づいて開発した 新しい制御ユニットを 国内外の自転車メーカ ーに供給すると発表し

た。上の写真にあるX05と命名された新しいコント ロールユニットは、同社の従来品より約0.4kg軽量 かつ約10%小型で、本体を覆う樹脂カバーの廃止に より低コスト化も実現。供給先のメーカーの開発費 などを削減し、この市場をさらに拡大するために生 み出された同製品は、12月から生産が開始される。 またヤマハは、10月27日にラスペガスで開かれた ディーラーミーティングで、XVZ1300ロイヤルスタ ーがベースのツーリングモデル、ロイヤルスター・ ベンチャーと、1602ccという大排気量でOHV 4 バ ルブの新造V型2気筒を搭載するXV1600ロードス ターなど、北米向け輸出車の最新型を発表した。



OXV1600 ROAD STAR

ロイヤルスター・ベンチ ャーは、XVZ1300が使う 水冷DOHC 4 バルブ V 型4気筒の1294.0cc(79 ×66mm) はそのままに、 キャブをφ28mm→φ32mm

と大径化するなどして出 力特性を強化し、大型カ ウルやトランクなどを与 えたツアラーだ。一方XV 1600ロードスターで注 目なのは、1601.9cc(95 ×113mm) 空冷48度V型 2気筒の気筒ごとに4本 のバルブを、油圧リフタ - を採用したOHV方式 で駆動する点だ。



プレイボーイ&タイタンカレンダー販売開始!

■タイタン試乗会実施スケジュール・ この秋、米プレイボーイ誌とタイタンの共 同製作による"プレイボーイ&タイタン 10/21(水)~11/1(日) ※定休日(月)を除く……イージーライダース,TITAN IN TOKYO

©GECKO SX(ゲッコー) ◎ROADRUNNER RM(ロードランナー)

※上記スケジュールは10月1日現在のものです。実施日時・申し込み方法などは、各ディーラーにお問い合わせ下さい。 ※スムーズな試乗のために、予約をおすすめします。※試乗車の仕様等、予告なしに変更する場合もございます。
※次のディーラーには上記2車以外に常時試乗車を用意しています。

「好評の試乗会もあとわずか、この機会はのがせない!

11/4(水)~11/15(日)※定休日(火)を除く……バルコム鳥栖

◎タイタンオブコーベ~カスタム・スコーピオン ◎イージーライダース, TITAN IN TOKYO ~ カスタム・ゲッコーRM(1750cc)

日本正規ディーラー募集中!

TITAN MOTORCYCLE CO.OF AMERICA 2222 W. Peoría Ave. Phoerix, AZ 85029 TEL: 602-861-6977 FAX: 602-861-9942 日本語直通TEL: 602-861-5903

■タイタンに関する資料、情報等は下記の各タイタンモーターサイクル正規ディーラーまでお問い合わせ下さい。 全国に拡がる充実のジャパンディーラーネットワーク

バルコム鳥栖 バルコム廿日市 バルコム圏山

〒841-0023 佐賀県鳥栖市姫方町嫁坂351-6 〒738-0043 広島県廿日市市地御前北1-6-3 〒700-0975 岡山県岡山市今3-26-18

TEL:0942-83-0080 TEL:0829-38-2774 TEL:086-245-0080

'99年カレンダー"が完成、日本でも発売

を開始した。13台のカスタムタイタンと13 人のプレイボーイモデルが登場、198年

9月から'99年へ続く16ヶ月カレンダーと

いう、豪華な仕上がりになっている。タイ タン正規ディーラーのみの限定販売だ。

> タイタンオブコーベ ハーレーダビットソン名古屋 ハーレーダビッドソン浜松 イージーライダース,TITAN IN TOKYO カロッツェリア

〒675-1335 兵庫県小野市片山町1239 〒464-0002 愛知県名古屋市千種区香涼橋2-2-71 〒430-0803 静岡県浜松市植松町1475-5 〒156-0057 東京都世田谷区上北沢5-45-12 〒984-0015 宮城県仙台市若林区卸町5-2-1

TEL:0794-62-5443 TEL:052-771-8080 TEL:053-466-3210 TEL:03-5374-5847 TEL:022-237-2121



「なんでこんなに集まるんでしょうかねぇ」

ある年のデイトナ・バイクウィークで、あるメーカーのおエライさんがポツリと言った。あまりにも素朴すざる疑問で言葉が出なかった。そして、何を言ってるんだとあきれた。でも一方で、やっぱりアウトサイドの人にはわかんないだろうな、という観察もあった。たしかにこういうミーティングは、興味がない部外者にとってはただウサンくさい連中の集まりでしかない。ハーレーだからじゃない。 Z だってニンジャだって、カタナだって同じ。 だからこそミーティングっていうものは、その中に入ってみなければ、そのよさもくだらなさもわからない。そういうことなのだ。

ハーレーの純正クラブ、HOG (ホッグ=ハーレー・オーナーズ・グループ)は、'83年にアメリカで発足した。現在その輪は72カ国にまで発展し、メンバーは33万人以上。日本でもハーレー・ダビッドソン・ジャパンが'95年にHOGジャパンを開設し、地域ごとの活動拠点となるチャプター(支部)が各地に存在する。

まあ、どんなパイクメーカーにも純正のクラブ組織 はあるし、その活動内容もいろいろだ。それにメーカ ー主導型じゃない昔ながらのツーリングクラブやレー シングチームの類は、どの国にだってある。

でもHOGがちょっと違うのは、その規模が並じゃないってことだ。正確には"90年代に入って急成長し、"80年代後半までは有名なデイトナやスタージスでの活動も大して目立っていなかった。それよりもAMAのグランドナショナル・ダートトラックやBOTTなどのレース活動を熱心にスポンサードしていた。バイクは、HOGカラーのメタリックブラウン/ベージュ/ホワイトに塗られていた。あの、ジーン・チャーチのルシファーズハンマーもそうだった。

'80年代のデイトナでのHOGミーティングは小じん まりとしていて、本国サイズでいえば、あまり大きく というのが道中の素直な感想。雨のハーレーも絵になる。磨いてばかりで、晴れた日にそのへんまでしか行きませんというハーレーよりも、ずっと輝いてみえる。会場は、富士スピードウェイ・2 コーナーアウト側の駐車場。地面は火山灰まじりの土。ここでほとんどの参加者がキャンプする。雨さえ降らなければ、というよりもここは標高が高いから愛の中じゃなければ、広々として富士山も見えるいいロケーションなのに。

ツインカム88を含む最新型の試乗会が開かれたり、 出店もあって雰囲気はなかなか盛り上がっている。雨 の中だけれども、サーキット体験走行会も行われる。

でもこれがミーティングの本筋じゃないし、それじゃあつまらない。ミーティングというのは文字どおり、同じような趣味や志向を持つ人々が集まることだ。だから、お互いにハーレーやバイクや旅や自分の話をすればいい。仲間とでもいいし、この日知り合った人とでもいい。 オ当ならば武乗会みたいなイベントがなくても、ただ集まるだけでいいはずだ。バック旅行でもないし、主催者側で楽しめる企画をご用意しました、じゃないのだ。楽しく過ごせるかどうかは、自分次第。

少し気になったのは、主催者発表で2000人という参



ビスばかりというのはちょっと不思議で、どうも納得がいかない気分だ。もちろん数ではノービスが多くてもいい。でも、ずっと前からハーレーに乗ってるエキスパートとかセニア(今でいう国際級)もいなきゃ、自然じっちょりを到か理想だっていうけれど、底辺の広が、りが大切なのと同時に頂点もなくちゃ成り立たない。

レースなんて知らないし、スポーツスターはハーレ 一じゃない、なんて了見もちょっと…。やっぱり、チ ョッパーに乗ってるヤツが、ダートトラックのスタン ドでスコット・パーカーやジェイ・スプリングスティ ーンを熱烈に応援して、パドックでは子供のようにサ インをねだる姿に、ハーレーとそれを愛する人々の奥 深さを感じる。ステッペンウルフの放ったたった上曲 もいいけれど、マーシャ・タッカーバンドやオールマ ン・ブラザーズバンドの音やニオイとか、デュアン・ オールマンが乗っていたチョッパーがパンだったかど うかとか、あの映画に出てきたバイクは2台ともデニ ス・ホッパーのものだったとか、最新型XR750の爆発 間隔は何度だとか、もしかしたら来年VRI000にスコッ ト・ラッセルが乗ったりして、なんていろいろな話が 飛び出して夜がふけていく…。そんなキャンプサイト の話し声が、同志のミーティングにはふさわしい。

岡山の湯郷ミーティングは、日本ではかなり大きなミーティングになった。でも、今回が第 I 回目のブルースカイ・ヘブンは、今はまだ手ごろな規模だ。だからこそ今のうちに、ミーティングの根っこがしっかりできてほしい。何だかんだ言ってもハーレーで集まることはハーレー乗りにとっては気になるし、行ってみたい。行ってみる価値も、当然ある。

僕にとって今まで最も印象深いミーティングは、デイトナじゃない。'70年代にアメリカをヤマハXS650でツーリングして数カ月間立ち寄ったニューオリンズで

期待しちゃいけない。ただ集う。それだけで充分楽しい

ないホリデイインが会場で、日本の小さな小学校の校 庭ぐらいのパーキングで100台未満のライドインショ ーをやっていた程度だ。それが今じゃデイトナで1~ 2を争う高級ホテルをベースに、オーシャンセクー というでっかい体育館みたいなところで新車や純正部 品の展示と販売をデデーンとやっている。ライドイン ショーの会場もその駐車場で、これはアメリカサイズ。

この勢いは、スプリンガー、ファットボーイ、ヘリテイジ・ソフテイルが登場したあたりから加速していった。本国でも日本でもこのころからハーレーがブームになり、今のアメリカには180年代中ごろの日本にあったバイクブームみたいな感じが残っている。デイトナには50万人とも60万人ともいわれるバイカーと、何万台かはわからないほどのハーレーがあふれている。そんなアメリカの巨大ミーティングと、今回開かれたブルースカイ・ヘブンを同じに語っちゃいけない。というよりも取材に向かうとき、僕、石橋(XR1000)と週田(ダイナグライド・カスタム)は、

「期待しちゃいけないよ」 を合言葉にしていた。要するに、すごいバイクがある からとか、楽しい様し物がたくさんあるとか、そうい

からとか、楽しい催し物がたくさんあるとか、そうい うイベント的な面白さや派手さをあてにしないという ことだ。派手さや規模の大小は、本当のミーティング のよさや楽しさとは必ずしも一致しないから…。

味気もないのに通行料は高い、いつもは取材で走る 東名高速の道すがらでも、その日はやっぱり楽しい。 だいたい人間って、約束の場所に行くときは期待に胸 が躍るものだ。それに、そういうワクワクする気持ち をなくしてしまっている人は、妙に人生がわかったよ うなつまらない顔をしているものだと思う。

「雨なのに、結構行くんだなぁ」



加者が乗ってきたハーレーの大部分がエヴォリューションだったことだ。 つまり最近ハーレーに乗り始めた。 あるいはショベルなどから乗り換えましたという人ば かりのようだったことだ。エヴォリューションが多い のはいい。でも、ハーレーはそれだけじゃない。

それに完全スタンダード、もしくは純正アクセサリーで軽く手を加えた車両がほとんどで、カラーリングも純正のまま…。期待しないとはいっても、もっとライダーの主張が込められたハーレーが多くてもいい。何もキラキラにカスタムしなさいよ、と言っているわけじゃなくて、そんなに純正が好きなのかなぁ、パイク乗りって本質的にはもっと見栄っ張りじゃなかったっけ、という疑問が浮かんだだけなんだけれども…。

テントだって思い思いのスタイルじゃなくて、いかにも最近よくある大型アウトドアショップでセールしているヤツというのがこれまたほとんどで、説明書を見ながら張っているグループもあった。

つまりレースでいうなら、フレッシュマンかノービスなのだ。ハーレーもアウトドアもノービス。だれだって最初はそうだから、それ自体はいい。でも、ノー

のものだ。毎週木曜日の夜、あるスーパーマーケット の駐車場に集まる。主催者はいない。ただ集まる。 2 時間ほどバイクの話をして、35マイル離れたカフェま で皆で走る。それだけ。スーパーマーケット側には日 本車。道の反対側にはバーがあって、そっちはハーレ 一や英国車。お互いに相手を威嚇するようにスロット ルをあおったり、ときには罵声も飛ばす。でも、なぜ か悪意は感じられない。多いときは双方100台ずつ。 バイク屋の社長もいれば銀行のお偉いさんもいる。バ イクもZIRターボのドラッグ仕様からGL1000フルカ ラーリングまで個性豊かで、ハーレー軍もそれは同じ。 そんな自然発生的な集いのエッセンスを持てたなら、 ブルースカイ・ヘブンは素敵なミーティングになれる かもしれない。8耐だって、最初はよくわからないが 行ってみようというミーティングみたいなものだった。 ミーティングというと近寄りがたい雰囲気もあるけれ ども、一度飛び込んでしまうとあっけなく溶け込めて しまうものだ。どんなミーティングでもいい。そこに は、自分と同じようなだれかがいるハズだ。何かを期

待しちゃいけない。自分で行く。それだけで充分。だ

から、次のブルースカイ・ヘブンは楽しみだ。ただし、

(石橋知也)

天気だけは期待しちゃうけどね。

GSF1200/750 神戸ユニコーン流



GSF1200/750の最大の魅力は、なんといってもタフでトルクフルな油 冷エンジンと軽量コンパクトな車体ではないでしょうか。 しかし、スタンダード (ノーマル) 状態では、量産車として様々な制約

を受けており、本来のホテンシャルを発揮できないでいる部分か多く 見受けられます。 神戸ユニコーンでは、GSFが持つ本来のボテンシャルを取り戻すべく 必要なパーツや、所有する喜びを持てるドレスアップバーツを原元しております。開発にあたってはワインディングでのボテンシャルを向 上させつつ日等の民にも使用できることを前提に、最大校性や映越を 極力犠牲にしないよう1点1点のパーツを呼味し、雨天のロングツーリ ング・ウヤーキットでのテスト 上気でを従っている場合で、毎日乗られている方に に販売開始としています。GSFが本当に好きで毎日乗られている方に に販売開始としています。GSFが本当に好きで毎日乗られている方に 使用していただきたいパーツばかりなのです。



完全ポルトオン,ビルトインウイ スクリーン付き,黒ゲルコート仕



国内モデル用スピードリミッターカット至5,000

下のカーブがノーマルマフラー の数値で、トがスリップオン ミッターカットを装着したもの ・接輪出力 115ps/8,500rpm ・最大トルク 11.0kg/6,000rpm このプラフは、95年製園内性像のGSF1200に当社スリ ップオンマフラーを取り付けた以外は、完全にアルノーマ の妖態(スピードリミッターのみカット)で計測したもので す。もちろん、キャブレターはノータッチです。 ※マフラー・リミッターカットはGSF750にも装着可能です!!

Chillian Marian Better Marian 1200後田

フォークスプリング (OIL付) ¥15,000 ノーマルは乗り心地重視の柔らかいものです。そこで、 クーマルは乗り心地単便の乗らかいものです。そとで、 初期23はノーマルと同じ作動、最後の1.8でノーマル 比1.2~1.5倍のプログレッシブ効果を持たせました。



¥35,000 プレーキング時のリアのホッピングを抑える効果があ ります。アクスル部分には、両面シールベアリングを提 用、トルクロッドはビロボール固定となっています





フレームエンジンマウント ¥25,000 ハントルリジットマウントキット ¥15,000 エンジンマウント位置を割外仕掛パンディット STDのラバーマウントハントルポストをリジットを記述的するためのアルミカラー4点セットです。 特にオーツを行場のダイレクト島が追います。



カーボンフロントフェンダ ¥23.000 ドレスアップ & バネ下荷重の軽 滅に貢献、GSX-R750/1100正立フ ォーク、RF900にも使用可。



リヤフェンダーレスキット ¥23,000 FRP製 積載工具を固定収納可能なユ ーティリティスペースを確保 ナン/ 一灯、リフレクター装着可能、車接OK

〈当社製品は各車両専用設計・完全ボルトオン設計です〉

通信販売で買える! KATANA用ボルトオン足廻りキット (走行に)硬なタイヤ以外の全てのバーツが含まれています)



18インチホイール・ブレーキキット ¥398.000

GSX-R1100J用改リアホイール (4.50-18) NISSN異径4ポットキャリバー左右セット(パッド付) Ø310ステンレスフロントディスクロータ左右セット ・リアブレーキフルセット(2ボットキャリバー、が220ローター、トルクロッド) ・残損整シム付オフセットフロントスプロケット(530-16Tor630-15T) ・アファム特注ジュラルミンポリアスプロケット(530-42Tor630-42T) ・ノーマルフォーク用 Ø20アクスルシャフトキット (スピードメータギアボックス・ケーブル付)



神戸ユニコーン∅43フォーク仕様フルキット ¥648,000

キット内容 - GSX-R1100J用改フロントホイール (2.75-18) - GSX-R1100J用改フロントホイール (4.50-18) - GSX-R1100J用改プロンホイール (4.50-18) - MSSA操管体が、キャリバーなるセットバッドが、 (3.01のステンレスフロンドディスフロータ左右セン・リアルースアル・ビジキオリル、2020年の (3.02-15) - MSV-JR ・ (3.02-15) - MSV-Ø43ステムキット(ハンドルロック可能 ・ の 43オリジナルフォーク用スタビ付カーボンフロントフェンダ



イナスマ1200 (スリップオン)

ユニコーンオリジナルエキゾーストシステム ユーゴーノスリンプ/DLエイン・ストンステム オールステンレスエギリーストバイプ採用 完全ボルトオンでパワーUPI 乗後、オイル交換OK パッフル番形可能 全てのパーツはイバルドホルーまたが、57 売りOK TAIRFFC日報、リブレイスキャブレター対応 カスケットカラー他、取り付けに必要な物は全て 財際しています。 他メーカーマフラー栄養の方、下別しかにませ 他メーカーマフラー栄養の方、下別しかにませ

GSX750E4 (7)JI+7-31



パワーに自信あり!!KATANA用タイプ3マフラー



GSX750E1~3.GSX750S1~2.GSX1000S.GSX1100S USA 700E1で3、USA 7.0051で2、USA 7.10005、GSX 7.1005 ギ125,000 エクマラーは、即り付けただけいアーが出て、キャイをいじったもっとパワーアップして、IMAキャインに 入ても問題なく、パッフルの賠据できて事様もCM、オイル交換もそのまま出来で、コケでもサイレンサーが割れず、 リッスアーマン自由されていて、サビないやつ。そんから たいしゃフラーです。 海中ユニーンでは、メーツル 外のマフラーであれば下取りもしていまっ、メーカー・サビ・キス、、こみに関係なく、プ用のものできれば Y2,000 (足前の)と様分もから 4,0000)で下取り、きせて、たえき、詳しくは 4,1110~6 中です。



所属しています。 他メーカーマフラー装着の方、下取りいたします 詳しくはお問い合わせ下さい。

神戸ユニコーンはSBS店として逆輸入車を含めた全てのSUZUKI車の新車販売を行っていま す。お客様に少しでもご満足していただけるよう、メーカー指定以上の整備を行って納車して います。また、SUZUKI車であれば、人気車・不人気車・年式に関わらず整備いたします。過去十 います。また、SUZUNI単でのれば、スポーペンスポーキスに同れつきを練いたします。2023年 数年分のパーツカタロウ・サービスマーュアルや専用特殊工具を完備し、多くの経験とクハウ・ を元にメンテナンスを行います。整備の時間工質はSUZUNIディーラー価格で対応しています。 また、各種カスタムマシンのセーティング・仕上げ、加エ・ワンオフパーツの製作等も行っていま す。ボルトオンバーツの誤差修正やキャリパーサポートのセンター出し等の機調整を旋盤・フラ す。ホルトネンバーンの総定が原エマイマッパーツホー・アッピンター エリマッの風味度を起産ソフィス盤、ボール盤着の工作機械にが加工いたします。サンドプラストやパフマシンをどでの仕上げ作業も行っています。また、他店で手掛けた車両でも分け隔でなく対応しています。整備は基本かには短時間で行うようにしておりますが、重整備マルカスタム等の場合、車両は雨、風に強く、選覧やホコリもシャットアウト、直射日光にもさらされず、部外者に触れられることがな いよう、海外貿易用の大型コンテナ内に保管いたします。普段は扉をロックしていますので 安心して愛車をお預けください。皆様のご来店を心からお待ちしています。





カーボンチェーンケース¥15,000 STD (鉄製)に比べて重量は1/2以下。 強度・剛性だけでなく消音効果も高 まっています。※足週りKITにも対応



オフセットアルミ削り出しトルクロッド¥18,000 マグホイールを装着する際STDトルクロッドではタイ セと干渉してしまうため外側にオフセットしたアル ミ削り出しのトルクロッドです。軽量化にも最適です。



テフロン入りステンレスクラッチワイヤー ¥4,800 STDの10倍以上の耐久力とテフロンに よるスムーズな動きは、パワーアシスト を超越しています



2WAYクラッチレリーズアーム ¥6,000 ロングとショート、クラッチの切れ を選択できます。ロングの場合、 半 クラッチが容易かつ軽くなります。



スタッドボルトセット ¥8,000 マフラー脱着を容易かつ迅速に 行えるだけでなく、ネジ山の保 腹にもなります。



荷掛けフックボルトセット¥4,00 リアサス取り付けボルトと交付 するだけでストレッチコード かける場所が出来上がります



オイルボンブギア(1100専用) ¥12,000 リプレイスオイルクーラー装着に より、失われてしまうアイドリング 付近での油圧を正常化します。



バクダンキット(オリジナルセット) ¥26,000 リプレイスマフラー(41,42-1)用オリジナルセッティングのバクダンキットです。K&N,SU1250 (¥5,000)との組み合わせで更にパワーアップ。



フレーム強化ロッド ¥30,000 マフラー交換により損なわれる フレームピボット部分の強度を 大幅に向上させます。体感確実。



プロスローター&ブレンボ思りが・トキット ¥ 38,000 HONDA プロス用の320プレーキローターとプ レンボ4ボット他キャリバーとの組み合わせ に必要なサポート、及びカラーのセットです。



ANDFキャンセラー ¥8,000 圧側減衰調整付。STDフォークの不自然 な動きの原因であるANDFをカット、WP プロラインとセットの場合¥19,800



国内モデル用5ビーススタビライザー ¥29,000 他のモデルとボトムケース形状の異な る国内モデル1100刀専用のフォーク プレースです。(逆輸入車用もあります)



国内モデル用スピードリミッターカット¥5,000 誰にでもギボシを差し替えるだけで簡 単に装着することができます。



国内モデル用ガバナ点火ユニット¥65,000 国内モデルのマフラー交換、キャフセッティングの際、生じてくるデジタル点火ユニットの欠点を確実に補えます。体態確実



国内モデル県ライトスイッチボジジョンランプ付)¥18,000 完全ボルトオンでライトのON・OFFそして ボジションを選定できるようになります テール・メーターランプはそのままです。



レフトハンドルスイッチ¥12,000 あらゆる年式のモデルに対応して います、完全ボルトオンでブッシュ キャンセルウインカーになります。



ニハ(90~ 93)用OW01スイッチ 羊 18,00C アニバーサリー全モデル対応の薄型ライ ・スイッチです。 キャブ交換の際、スロッ ・ルホルダーと併用してご使用下さい。



フェンダーレスキット ¥18,000 FRP製 STDのリアフェンダーと3 換するだけでフェンダーレス化で きます、車載工具ホルダー装着OK

全てのKATANAオーナーへ

〈当社製品は各年式KATANAに完全ボルトオン設計です)



カーボンヘッドFRPカウル (ゲル仕上) ¥35,000 か状はSTDと同じです。ライト上部分の みがカーボンとなっています。純正色仕 上げでもSTDより安価です 銀¥47,000



チタンコートスクリーン ¥18,000 形状はSTDと同じです。 表面はキズがつきにく いレインボーカラーのチタンコート、 内面はラ イトスモークとなっています。 STDより安価。



U字ロックホルダー ¥22,000 FRP製 リアフェンダー前部と交換すること によりシート下にミンタイU字ロックを積載 することができます (U字ロック別売り)



\$30チェーン・スプロケコンバートセット¥29,000 1100万STDの830サイズのチェーン・スプロケをよりフ リクションの少ない530サイズに交換するセットです。 (RKゴールドチェーン、AFANスプロケ他) STDより変価



FERODOブレーキバッドセット¥9,800 STDのブレーキバッドはメタル分を含んでいるため ブレーキローターに段付きができやすいのです。前 後3点セット、ブレーキフィーリングも向上します。



MEIWAオイルフィルター¥1,000 STDに比べて浸透性が高く、ろ過 能力にも優れたおすすめの商品 です。Oリング付



7レームリペアスティカーセット (献入) ¥2,000 超薄型のフレームと同色のステッカーです。かかと等で擦れてしまったフレームのリペア等に。



ステンレスエンジンボルトセット¥6,000 エンジン左右の六角ボルトをサビに強いス テンレスキャップボルトに交換できます Hカバーボルトセットも有り。(¥3,000)



キャブレターステンレスバンドセット (8本人) ¥2,600 キャブレターとエンジンを繋ぐインシュレーターゴムをより確実に固定させかの、二次空気の(8年) 大阪ボサビに大陸にバインドナットです



ハーネス用スパイラルコードセット ¥3,000 ハンドルを切る度に接れ合っているメイン ハーネスを保護します。電気トラブル対策 に、巻き付けるだけで簡単に装着できます。



DID強化カムチェーン¥10,000→¥5,000 STDに比べのび及び強度に優れています。 在庫限りの特価品、DIDゴールド強化カム チェーン (¥12,000→¥8,000) もあります。



オフセットドライフスフロケット530-IGT ¥ 18,000 オフセット量を10mm〜14mmに 調整可能なシム付です。630-15T もあります。(カスタム用)



◆43ステム GSX名系ステムを万周に専用地工メーター、イグニッションも 完全ポルトオン、ハンドルストッパー溶接性上げ、耐震対策液 ハンドルロック司、ベアリング、ステンポルト付き (カスタム用)



マグホイール用アクスルシャフト ¥20,000 刀用マグホイールをGSLR系フォーク (920アクスル)を ステムと組み合わせるためのアクスルシャフトです。材質 クロモリ、ホイールセンター復興整理能付、(カスタム用)



チューノレスパルノセット ¥2,000 STDホイールのままでもチュー ブレスタイヤとの併用によりチューブレス化できます。



GSX-R750(85~88)1100(85~88)用Rホイール及 びプレーキュニットをJJSTDスイングアームにフィ ッティングさせるアルミカラーです。(カスタム用)



フローティングブラケット¥14,000 Rプレーキをフローティングする際のトルクロッドのフレ ーム側受け部分です。三ヶ月形状のため押し引き共に機 度があります。GSX-R用トルクロッド使用可(カスタム用)



フトディスクローターのオフセット量を1mm単 に増やすことができます。刀STDホイール用6穴、 X-R18インチホイール用5穴2種あり、(カスタム用)



Creative Factory

商品についてのお問い合わせ・お申し込み・カスタムのご相談は

(有)神戸ユニコーン 〒244-0811 神奈川県横浜市戸塚区上柏尾町481

8045-824-4194



Made by SUPER BUILD MAXIMUM

スーパービルドマキシマムの製品はすべてハンドメイドです

VTR1000Fレース用フルエグゾーストマフラー EX パイプ: チタン (φ50.8) サイレンサー: カーボン ¥230,000

-ス用オイルバン (フィルター含む) ¥50,000



スリップオンマフラ ¥80,000 ノーマルステータイブスリ -タイプスリップオン ¥70,000

フルエグゾーストマフラ-EXパイプ:ステンレス(φ45) サイレンサー:アルミ ¥158,000







FRP外装パーツ 白ゲルコート仕上げ

フロントカウル 1.5kg

¥45,000 シートカウル 1.2kg

¥35,000 アンダーカウル 1.0kg ¥35,000





¥65,000 スイングアーム補強 (トルクロッド受け含む) ブレンボ対応リアキャリパーサポートキット(キャリパー別) ¥30,000

フレーム補強 ¥100,000



メーターステー ¥25,000



レース用アルミシートレール バッテリーケース



¥10,000

アルミインナータンクセット インナータンク 2.2kg (コック含む) タンク容量8 @ タンクカバー 1.0kg ¥90,000



MAIL ORDER

全国通信販売数しております。ご注文の際は、電話で在庫の有無、納期、送料、お支払い 方法などご確認のうえお申し込み下さい。なお、表示価格に消費税は含まれておりません。 ローン、代引きも取り扱っておりますのでご相談下さい。

<振込先>飯能信用金庫 入間西支店(普)0120458 (有)スーパービルド マキシマム

(有)スーパー ビルドマキシマム

〒358-0035 埼玉県入間市中神 905 TEL.042-934-3615 FAX.042-934-1722 URL http://www.peace1.co.jp/~f10058/SBM1.html/ (株) デルタコントロールにて商品の展示・販売を行っております。 横浜市都筑区牛久保3-12-5 (港北インター近く) TEL.045-913-4984

Photos: Teruyuki Hirano

技術者の





第26回●ヤマハの依田一郎さん

2サイクルエンジンは、まだまだ面白いですよ

腕白少年だった依田さんがオートバイに興味を持ち始めたのは中学生のころ 高校時代にエンジニアを志し、工学部に進学して機械工学を学んでヤマハに入る 主に2サイクル500/250ccのワークスレーサーのエンジン開発を担当し 現在は全日本ロードレースの監督を務める。レースに情熱を傾けてきた技術者である

スロットレーシングに凝る

ざっくばらんにしゃきしゃきモノを言う。細か いことを気にしないかのような依田さんは東京は 板橋の生まれ。今年で45歳になる。ここ数年の趣 味は、健康的なスポーツクラブでのトレーニング と油絵だという。絵は5年くらい前から始めた、 いわゆる四十の手習いで、時間があるときは家の 中で想像力を働かせて風景画を描いている。

「不健康な趣味もそれなりにありますけど、それ はオフレコにしておきましょう」と笑う。 小さいころは腕白坊主だったようである。

「幼稚園から小学校3年くらいまでは、近所の同 級生と遊び回っていました。野球、缶けり、ビー 玉、めんこ。数人ずつふたつのグループに分かれ て馬になったり乗り手になったりする "馬乗り" という遊びもやりましたね。夏はかぶと虫を成増 あたりまで取りに行って、スズメ蜂に刺されたり と、結構危ないこともやってました。悪さもしま したよ。線路に釘置いてペしゃんこにつぶしてピ カピカにして面白がったり、2Bという爆竹のよう なものを投げたりカエルの尻に突っ込んだり…」

昭和30年代の日活映画"キューポラのある街" に出てくる、牛乳をかっぱらったりする悪ガキの

ようである。でも、外で遊ぶことが多かった当時 の子供は、多かれ少なかれそういう危ないことや 悪さをしたものである。そして、そういう遊びの 中からいろんなことを学んだのだ。

「うちの親父は厳しかったから、わからないよう にいろいろやるんですが、ときどき見つかってブ ン殴られたこともありますよ」

腕白だったが勉強もできるほうで、小学校3年 生のころから学級委員をやっていた。体育も苦手 ではなく走るのは速かった。遊びはその後、スロ ットレーシングに熱中する。左右に電気が通って いる滞が並んだコースの上にそれ用のレーシング





RZ250は発売直後に購入し、ツーリングにもよく出かけた。上は'82年ごろ に天竜川流域の峠道を走ったときの写真。左は結婚したばかりの'83~84年 ごろに住んでいた社学で撮ったカット。 拘いているのは今も健在で18歳に なる (人間の年齢でいうと80歳くらい) 愛犬で、名前はアレック。息子の ような存在だと話してくれた。RZには約5年間乗ったが、エンジンをチュ -ンアップ!. シングルシートを装着するなどして楽しんでいたという。

カーを乗せて走らせて速さを競うもので、最近の ラジコンカーレースに似た遊びである。

「駅の周辺にそれをやっている場所があって、そ こに自分のレーシングカーを持っていって、10分 で100円くらいの料金を払って、走らせて遊ぶん ですよ。レースだから、相手に負けないよう、少 しでも速く走るように、いろいろいじりました。 凝ってましたね。先生に怒られたくらい。で、今 でもよく親父に言われるんですよ。お前のやって いる仕事はガキのころと変わらんなあ、とこ

小学校時代はそうやって遊んでばかりいたが、 中学生になると一転して真面目に勉強するように なる。すでに高校受験のことを考えていた。クラ ブ活動もしなかった。

「家は小学校に入るころまでは祖父がクリーニン グ屋をやっていて、父は電電公社に勤めていまし た。兄弟は弟がひとりです。父は厳しいと同時に 教育ノシン的な人で、勉強に対してはうるさかった んです。常に親父に言われていたので、人間、勉 強しないとダメなんだなと思うようになっていた から、机に座っていることが多かったですよ。そ んなに一生懸命勉強ばかりしていたわけでもない んですけどね。中学のときは何かに夢中になった というのはないですね。自転車に乗って遊んだり、 友達と話をするくらいで」

真面目に勉強した甲斐あって、志望した高校に 進学できた依田さんは、高校時代も比較的真面目 に勉強した、とのことである。だが、中学時代と は異なり、スポーツで汗を流し、オートバイに対 して興味を抱くようになる。

初めての愛車は電報配達用50

「中学で好きなことができなかった反動だったん ですかね。なぜだかよく覚えてないんですが、柔 道部に入ったんですよ。で、2年のとき初段を取 りました。オートバイを好きになったキッカケは 発売されたばかりのCB750フォアでした。ノーへ ル、アロハシャツのラフな格好のライダーがCBで 颯爽と走っているのを見て、俺も乗りたいなあ、 と思った。強く印象に残ってますね、それが」

しかし、高校時代、実際に免許を取ってオート バイに乗ることはできなかった。厳しかったお父 さんが強く反対したからである。でも、二輪車の 月刊誌は購読していて、オートバイに対する気持 ちは次第に高まっていく。

「自分では乗れなかったんですが、3年になって 進路を決めるころは、将来オートバイを造るエン ジニアになりたいという考えが固まっていました ね。だから大学は工学部の機械工学科しか受けな かったんです。勉強は、中学、高校と、数学、技

術家庭、美術などが好きでした。数 学は答えが合う、解ける面白さがあ ったし、機械に触ったり何かを造る ことも好きだったので。古文漢文と かは嫌いでしたね。丸暗記で覚える ことは覚えましたけど」

依田さんが初めてオートバイに乗

5年くらい前から油絵を描くようになった。風景画 がほとんどで、描いたものは自宅の壁に飾ってある。 スポーツクラブで汗を流すのも健康管理を兼ねた趣 味のひとつ。現在の愛車は新車で購入して10年にな るF7X750、最近はツーリングに出ることはほとん どなく、もっぱら通勤で使用。プライベートのオー トバイ歴は少なく、入社してすぐに買ったDT125を 今め3台、今乗りたいと思っているのはVマックス ネイキッドの大型スポーツが依田さんの好みだ。

ったのは東京都立大学の工学部に入ってからだっ た。入学してすぐに自動二輪免許を取り、スズキ の50ccの実用車が最初の愛車となる。

「親父が、大学生になったからもういいだろうっ てことで許してくれて、電電公社で電報配達用に 使っていた原付を払い下げで譲り受けてきてくれ たんです。でもその50には長く乗らず、2年にな ると4輪免許を取って、三菱のギャランを走らせ ていました。4輪も好きだったんです」

大学時代は車で女の子や友達とドライブしたり ディスコで踊ったり、普通の学生と同じように過 ごした。もちろん勉強をおろそかにしていたわけ ではない。専攻したのは材料力学で、卒業研究の テーマは、X線による残留応力の解析。

「例えば、ある金属材料を2本のローラーの間を 通しますよね。そうすると表面が硬くなるんです よ。なぜかというと、圧縮されたときの応力がそ の材料の表面内部に入るから。で、結果的にその 材料の疲労強度が上がるんです。要するに材料が 強くなるわけですが、それをX線を使って1ミク





技術者の横頭

ロン単位で表面を削りながら計測して、残留応力 の値をプロットして先生に提出して…」

この研究は、最近ではローラーは使わず、ショットピーニングといって、小さな球を高速で材料に打ちつけて表面を硬化させ、残留応力を与えるやり方もあるという。その打ちつけ方の具合によって材料の中の残留応力も変わる。フレーム造りなどに役立つ材料力学のひとつである。

走らせたかったV4の 7 バルブ

「就職活動が始まるころはヤマハに入りたいと決めてました。オートバイ自体にはほとんど乗っていなかったんですが、XS-1の音叉マークが印象に残っていたし、RD350も好きだったので。それにヤマハは、トヨタのスポーティな車のエンジンを造ってましたから、セリカの2TGとか。僕もギャランのあとセリカに乗っていたんですよ」

意志どおり入社試験は自動車関係メーカーではヤマハしか受けなかった。学校の推薦があった大手電機メーカーの入社試験も受け、これには落ちるが気にしなかった。当時ヤマハは2日がかりで試験をしていた。1日目が筆記試験で、それに通った者が翌日面接試験を受けることになっていた。「べつに会社にゴマをするわけじゃないですが、試験を受けたとき、いい会社だな、と思いましたよ。それで、試験に落ちる気はしなかったですねよ。それで、連日新入社員どうしでオートバイの話ができて楽しかったですよね。当初の3カ月は工場研修で、浜北工場で働きました。夜勤も1カ月く

面接のときに、オートバイの開発部署で働きたいという希望を言っておいたものの、配属されたのは研究部だった。当時のヤマハは研究部に1~3課まであって、1課は基礎研究、2課はレース、3課は新商品の研究を担当していた。依旧さんが配属されたのは3課だった。

らいやりましたよ」

「イラン向けのモデル用のエンジンを造るという プロジェクトに入り、最初の住事は4サイクル空 冷単気前125ccの設計業務でした。それが終わる と、バスの前身みたいなモデルの研究をしていま した。バスは電動モーターアシストですが、それ はガソリンエンジンで人間がこぐとアシストする という自転車で、バスのようにちゃんと速度や力 が制御されていたんです」

入社した77年から約4年研究3課で働いたが、 81年からは2課に転属となり、レーサーの開発に 従事することになる。途中で組織変更があり、2 課と3課が統合されたが、依田さんの仕事はそれ

入計して数年後から、レーサーの エンジン設計・開発を担当し、以 来レース畑で今日まで手腕を登場 してきた。左は'86年 世界GP250 クラスを戦っていた平選手とスウ ェーデンのアンダーストープで撮 った写真。中央が休田さんで、ち のライダーが平選手。下の写真は 93年の全日本ロードレースに K ロバーツJr (左から2人目) がス ポット参戦したときのもの 中中 Marlhory が依田さん。左端の初老の紳士は MICHILIN W レイニーの父親のサンディ。 レイニー、左下、依用さんが目 λ っているのは世界GP500用に関 発していた4サイクルV型4気筒 7 バルブエンジン。依田さんにと って思い出深い仕車のひとっ

までと変わらなかった。

「'81年ころから、ホンダのNRに対抗するレース 用の4サイクル500ceエンジンをやろうというこ とになって、その開発チームに入ってレーサーの エンジン設計をやりました。最終的にはV4の7パルブで設計したんですが、目指した性能をなかな かクリアできなくて、なんとかエンジンはできた ものの、結局シャシーに載せる前にプロジェクト が築わってしまったんです。(悔しかったですよ。 一度は走らせてみたかったですから」

当初は4パルプでスタートし、より高い燃焼効率、高出力を狙ってさまざまなメカニズムが考えられ、トライ・アンド・エラーが繰り返された。 吸排投いパルプの数が、5本、6本のものも造られた。主任技師と依旧さんのほか2名、4人のチームで開発に当たり、依田さんはアッパーケースの設計などを担当した。ヤマハの4サイクル500cc のレーサーは結局勾に終わってしまったわけだが、その開発で蓄積されたテクノロジーやノウハウは、後の5パルプエンジンの量産車下Z750の開発に大きく貢献している。

「だから、今日まで続いている5パルブエンジン に対しては自負するところがあるんですよ。僕ら がやったやつだなあ、という」

4 サイクル500 cc レーサーの開発は3年弱で終

結し、その後依田さんは2サイクルワークスレー サーのエンジン開発を担当することになる。 そして今日まで、15年間レースとともに歩み続

そして今日まで、15年間レースとともに歩み続け、現在はYZR250のプロジェクトリーダーだけでなく、全日本選手権ロードレースのヤマハチーム監督も兼務している。

中野は10年にひとりの逸材

「2サイクルレーサーの開発チームに移ったのは K.ロパーツとF.スペンサーが激しくバトルして いるころで、うちのマシーンはOW61と呼ばれて いた機種でした。"カニばさみ"って言ってたんで すが、リアショックが横置きで面白い動きするや つで、エンジンはロータリーディスクのV4」

'85年まで500ccを担当し、'86年から250ccに変わって、平選手とともに世界GPレース250ccクラスを戦ったこともある。その後'95~97年の途中まで再び500ccの面倒をみて、現在に至る。

「エンジン性能開発の仕事は、性能をだすために いろいろやって、テストコースを走らせたり、サ ーキットに持っていったりするんですが、設計も やりましたよ、シリンダー、ビストンなどの性能 パーツは。'80年代は実験も設計も分かれていなか ったですからね。今は全体をみるというか、人を まとめるのが仕事ですよね」

依田さんは これまで主にレーサーのエンジン 性能を追求する仕事をしてきたが、車体を造るの も好きなのだという。

「エンジンは数字にすぐ出てくるから面白い」。 車体というかマシーン全体になると、ライダーと のコミュニケーションで得る情報しかないわけで すが、それはそれでまた面白いですよね」

仕事柄多くのレーシングライダーとつきあい。 一緒にレースを戦ってきたが、'92年に全日本の 250cc クラスを制覇して、翌'93年世界GP250クラ スに挑戦し、日本人として16年ぶりの世界チャン ピオンに輝いた原田哲也は、印象深いライダーの ひとりである。

「原田は、500ccに乗りたいという思いがあった んですよ。でもいろいろあってそれが実現できな くなって、アプリリアに移っていった。僕は500cc に乗せてもよかったかなと思うんですよ。力があ

レースで手腕を発揮してきたプロの評価だけに説 得力がある。数年後を楽しみに待とう。

制動力と旋回性の両立がテーマ

かつては4サイクルV4も手がけたが、その後は 2サイクル一筋できた依田さんだけに、プライベ ートではFZX750を愛車としているが、2サイク ルエンジンに対するこだわりは強い。

「2サイクル党ですね。刃物で例えると4サイク ルは髭で、2サイクルは剃刀って感じなんですよ。 2サイクルはこっちが何かやれば敏感に反応して くる。レスポンスがいいんです。だから面白い。 それに4サイクルは設計で大体決まってしまって、 そこからあまり動かないんです。でも2サイクル は設計でも実験でも動かせるし、一緒に仕上げて いくという感じがあるからいい。未知の部分が多 いのも魅力ですし、オートバイに適しているエン

している。ハード面は、ときどきアドバイスはす るものの、各スタッフに任せているので楽になっ た。だが、エンジンにしても車体にしても、ライ バル車に対して少しでもアドバンテージを得るよ うに造らなければならない。レースの世界は結果 がすぐにハッキリと出てしまうから厳しい。

「エンジン性能開発はもちろん、車体開発も大変 ですよね。操安性でいくと、旋回性とブレーキ性 能をいかにして高次元で両立させるかが、永遠の テーマというか一番のポイントだと思います。ブ レーキングしながらでもいい旋回性をだすってい うのが難しいんですよ。それが両立できれば速く 走れるんですが、ブレーキ性能を上げていくと、 どうしても旋回性は落ちてしまいますからね」

ずっとレーサーでやってきたわけだが、市販車 に対して興味がないわけではない。今、自分用に 欲しいのはVマックスだという。4サイクルの大



●依田一郎 1953年東京都生まれ ヤマハ発動機 モーターサイクル事業本部 第1プロジェクト開発室 エンジン担当 技師 '77年入社。当初、輸出用の4サイクル単気筒125ccエンジン開発に従事し '81~83年にはGP500用の 4 サイクルV型 4 気筒 7 バルブエンジンに携わる その後、2 サイクル500/250ccワークスレーサーのエンジン設計・開発を担当 現在は全日本ロードレースのヤマハチーム総監督を務め 世界GPレース用の250/500ccワークスマシーン開発にも関与する プライベートでは10年来になるFZX750を愛車とし、通勤にも使用 次はVマックスが欲しいという。趣味は油絵など

技術者の情質

インタビュー・まとめ:野口直ー

るし、今500ccを走っている日本人ライダー同様、 もしくは速く走れると思いますからね」

だが、依田さんが原田以上に力ありとみている のが、今年の全日本250ccクラスで他を寄せつけ ない速さをみせてチャンピオンを獲得した、ヤマ ハの若きエース、中野真矢だ。

「原田も中野も忠さん(鈴木忠男)のところから 来たライダーで、両方とも速いですが、中野は10 年か20年にひとりのライダーといっていい素質 と実力を持っていると思います。あんな勢いで上 に上っていくライダーはこれまで見たことがない。 どこまで伸びるのかと思う。戦歴でもこれまでは 原田以上だし、原田もあいつは速くなるって認め ていますからね。世界GPを走らせても面白いと思 います。中野にはとにかく期待していて、末はGP 500ですよね。本人もそれを希望していますし」

中野の速さはだれもが認めるところだが、長年

ジンだと思うんです。仕事でやるなら2サイクル です。ただ、自分のプライベートの時間に乗るに は、今は4サイクルがいいですけどね」

排ガスをはじめとして環境問題がクローズアッ プされている昨今、2サイクルは厳しい状況にあ り、レーサーと小排気量スクーター中心のパワー ユニットになってしまっている。だが、2サイク ルは可能性を秘めているという。

「ある重役が、昔、エンジン性能は無限だと言っ てましたけど、僕がやっている2サイクルのレー サーは、毎年毎年性能が上がっているわけですか ら、そのとおりですよね。たまたま見落としてい るところもあると思うし、熟成していけるマテリ アルや機構もあるだろうし、そういうところを見 つけたり見直していけば、まだまだ性能は上がっ ていくと思いますよ」

現在は立場上、人間関係をまとめることに腐心

排気量ネイキッドが好みなのである。

「ずっとレーサーですから、今さら市販車でもな いでしょうが、やっぱり自分が乗って楽しくて、 いつも乗っていたい、ツーリングに行きたい、と 思わせてくれるようなモデルが造りたいというか 欲しいですよね。見た目が格好いいというのも重 要ですね。で、オートバイはエンジンを隠すのは よくない。スタイリングデザインの一部だと思い ますからね。今Vマックスが好きなんですが、昔 のモデルも含めて言えば、TX500が格好よくてい いなあと思います。あれは、V4の7バルブエンジ ン開発のときの主任だった人がエンジンを造った んですけど、いいオートバイですよね」

奥さんに反対されながらも、通勤でFZX750を 駆る依田さんは、最後に、"造り手はもっとプライ ベートでもオートバイに乗ってほしい。乗るべき だ"と提唱した。その言葉が印象的であった。



			-											
オフセット量	PIN	¢280 ¢2	90 ¢300	φ290	φ310	<i>\$</i> 3	20	φ3	30	ø310 ス	テンレス	¢320 ス	テンレス	主な車種のノーマルオフセット
		SLIT	HOLE	SLIT	HOLE	SLIT	HOLE	SLIT	HOLE	SLIT	HOLE	SLIT	HOLE	
0~10.0mm	AL SUS TI	¥61,000 ¥65,000 ¥73.000	¥57,000 ¥61,000 ¥69,000	¥67,000	¥58,000 ¥62,000 ¥70,000	¥68,000	¥59,000 ¥63,000 ¥71,000	¥79,000 ¥83,000 ¥91,000		¥68,000 ¥72,000 ¥80,000	¥63,000 ¥67,000 ¥70,000	¥73,000		TZR250/R FZR250('89~) R1Z X FZR400RR FZR750/1000 YZF750 CBR1000F GPZ900R(~A6) Z100 Z750/1100GP GPZ1000RX '96GS
10.1 mm~ 20.mm	AL SUS TI	¥62,000 ¥66,000 ¥74,000	¥62,000	¥64,000 ¥68,000 ¥76,000		¥66,000 ¥70,000 ¥78,000		¥81,000 ¥85,000 ¥93,000	¥80,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	¥71,000		¥73,000	HORNET CBR250/400/900RR NO GSX250/400S IMPULSE BANDI ZX-7RR ZX-11 ZEP400/750/1100 GPZ900R(A7~) GPZ1100 ZZ-R
20.1 mm ~ 30.0 mm	AL SUS TI	¥63,000 ¥67,000 ¥75,000	¥63,000	¥66,000 ¥70,000 ¥78,000	¥65,000	¥67,000 ¥71,000 ¥79,000	¥66,000	¥63,000 ¥87,000 ¥95,000	¥82,000	¥71,000 ¥75,000 ¥83,000	¥73,000	¥76,000	¥74,000	OW01 BRDS CB400SF CB750/S NR750 GSX1100S GS1000S GO GSX-R750/1100 Z750F CBR1000 Z1000MK-2 Z1R Z900
30.1mm~	AL SUS	¥67,000 ¥71,000	¥67,000	¥68,000 ¥72,000	¥67,000		¥67,000		¥84,000	¥77,000		¥78,000	¥76,000	Z1 Z1A/B(6穴) Z2/Z2A Z1300

R250/R FZR250('89~') R1Z XJR1200/400 SRX400/600 R400RR FZR750/1000 YZF750 TRX850 V-MAX FJ1200 R1000F GPZ900R(~A6) Z1000J/R GPZ750/1100 50/1100GP GPZ1000RX '96GSX-R750 TL1000S YZF1000 RNET CBR250/400/900RR NC30/35 CB1000SF RC30

X250/400S IMPULSE BANDIT/V GSF1200 ZXR400/750 -7RR ZX-11 ZEP400/750/1100RS ZRX1100 ZRX400 Z900R(A7~) GPZ1100 ZZ-R1100C/D

/01 BRDS CB400SF CB750/900/1100F CB1100R RC45 750 GSX1100S GS1000S GOOSE GSX-R400R RGV250 X-R750/1100 Z750F CBR1000XX VTR1000F Z750FX(D2)

当社のインナーローター、フローティングビンのアルマイト加工は他社に比べ2~3倍の極度を持ち、本来のフローティングディスクとしての機能を長く発揮できます。また、フローティングビンの材質はお客様の希望に合わせ、アルミの他、ステンレス、チタンをご用意しております。 ALニアルミ SUSュステンレス Tinチタン アルミカラー設定 = Blue.Red.Gold.Silver.Black.Purple

DISK ORDER SYST

PLUS µでは特注ディスクローターの製作を行っ ております。ホイール、フロントフォーク等を他の 車種のものと組み合わせた場合、ノーマルディス クが装着できないとき、「人と違った自分だけのオ リジナルディスクを組んでみたい」など、足まわり のモデファイのお手伝いをします。

左記表のオフセット量、サイズを参照のうえ、デザ イン、カラー、ピンの種類をご指定下さい。 ■カラー設定:ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、

ブラック、パープル

■インナーローター基本設定:デザイン 丸穴 カラー:シャンパンゴールド インナーローターデザイン変更 ¥5,000~

カラー変更 ¥3,000

PLUS μ ホルディットSPプレーキバッドは、SPレースはもちろん、 ステンレスローター、譲載ローターのどちらにも使用できるアスペスト系のバッドです。 有効温度域も370⁸と高いためフェードレにくく、高いコントロール性を保ちます。 ノーマルバッドとの遠いを体験して下るい。

. 10	100
	1
5	Jalala
	- work
PLUS /	- and
Brake Factory	N F

HONDA		YAMAHA	SUZUK		KAWASAKI			
車 程	F	#8	F	半租	F	車相	F.	R
NSR50	212	TZRSOR	212	RG125F	368	BALIUS250	481	
CBR250R	113	TZM50	212	RG200F	366	ZZ-R250	481	
CBR256RR	113	FZR250~'88	449	BANDIT250	481	XANTHUS	481	
JADE250	113	T0R250	449	COBRA	366	ZEPHYR400	481	
NSR250 88~	115	TZR250~'90	309	3200D	308	2RX400	481	
VT250 SPAQA	113	TZR250R (3XV)	305	GSXR250R	306	2XR400'89~'50	308	
XELVIS250	113	FZR400R~'89	449	GSX254S77	481	ZZ-R400~91	303	481
CB-1	113	FZR400RR	309	RVG250F 88~	348	GPX750R	481	431
CBR400RR	113	\$RX400/600~'90	449	BANDIT400V	368	ZEPHYR750	481	481
CB400SF	113	FZRJ50/R	449	IMPULSE	113	2XR751/R	338	
RVF (NC35)	115	TDM850	449	GSXR400~'89	308	GPZ500R A7~	338	431
VFR46CR (NC30)	115	FZR1000 87~'89	449	GSX400R 90~	358	ZX-9R	481	
STEED	113	FJ1200	449	GSX400S77	309	ZX-10	481	
CB750N	113	XJR1200	449	RF400R/RV	113	XEPHYR1100	308	431
NR750	113	(B(BremboR+SVI+)	943	GSX710 88~'97	209	ZZ-R1100	303	481
VFR750F	113	V-MAX 93~	649	GSF1200	309	RACER		
VFR256R	115	Brembo		TL1000S	203	R\$125~'53	113	
BVF750	115	ALL4POT4+V//I-	802	各車利用		R\$125'94~	832	
CBRSCCRR	115	YAMAHA Brembo	450	¥4,600	- [R\$250~'92	115	
CB10005F	115	LOCKHEED	-	450 2 9020	2	R\$250.93~	802	
VTR1000F	115	4POTE+W-	922	¥5,800	"	TZ125	339	
HORNET	115			+5,600		TZ250	309	



■熱フェードを絶対しないためレバータッチが安定している。 ■ M.フェートを把切しないたのレハーマップアが女走している。 ■耐久性は従来の3~5倍(摩擦材によっては8H耐久無交換OK) ■デスクローターへの攻撃性がとても低いため、ローターの摩耗が非常に少ない。 ■請鉄ローター用、SUSローター用各種あり。

LDCKHEED	6POT (CP4466)	¥ 12,000
	2POT	¥ 9,800
Brembo	4POT (Street,Racing)	¥ 9,800
	4POT (RC30/45,HRC-KIT)	¥ 19,800
	4POT (Narrow, NEW for '95)	¥ 12,800
	2POT (旧車,BMW等)	¥ 9,800
alcon	6POT	¥ 13,800
YAMAHA	6POT (YZF750SP)	¥ 9,800
NISSIN	4POT (HONOA TYPE)	¥ 9,800
	4POT (YAMAHA, SUZUKI TYPE)	¥ 9,800
	6POT	¥ 16,800

現在4輪のレース界で世界的に最も信頼され、数多くのコンストラーが使用しています。 ドイツ(DTM)、イギリス(BTCC)、全日本ツーリングカーGr・A、GT・CUPではトップチームのほとんどが、INDY、 NASCAR、IMSなでは100%近七ケームが使用中です。建修でも世界を超のカークスチームが採用。国内でも全日本 選手権のトップライダーがテストし絶賛しております。また、当社ディスクとの組み合わせでは抜群の制動力を見せ、 PLUS μディスク装着ライダーはすべてPFCパッドを使用しています。

> ステンレスローター ■d320 YAMAHA系 ボルトオンアウター ■ø310 HONDA系 (10ピン) ボルトオンアウター SLIT ¥40,000 HOLE ¥38,000 *#240~#300、#330 現在製作中

Brake Factory

プラス ミュー ブレーキ ファクトリ 〒168 東京都杉並区宮前5-24-16

Phone 03-3247-2355 Fax 03-3247-2270

電話にて在庫確認・納期を確認の上、商品代金に5%の 消費税を加えてお申し込みください。 (二万円以上お買い上げの場合は、送料サービスいたします。) 代引きOK!お問い合わせ下さい。



AP6P CP4466 0320

	01 4477	
OFF SET	Type-R(鋳鉄)	Type-S(SUS)
OLL SEI	PIN/SLIT	PIN/SLIT
~10.0mm	AL ¥74,000 SUS ¥78,000 TI ¥86,000	AL ¥84,000 SUS ¥88,000 TI ¥96,000
10.1mm ~20.0mm	AL ¥76,000 SUS ¥80,000 TI ¥88,000	A L ¥86,000 SUS ¥90,000 TI ¥98,000
20.1mm ~30.0mm	AL ¥77,000 SUS ¥81,000 TI ¥89,000	AL ¥87,000 SUS ¥91,000 TI ¥99,000
30.1mm~	A L ¥79,000 SUS ¥83,000 T1 ¥91,000	AL ¥89,000 SUS ¥93,000 TI ¥101,000



AP6P用ステンレスローター 基本設定 インナーローター:ホールデザイン シャンパンゴールド オブション インナーローター カラー変更 ¥3,000 デザイン変更 ¥5,000~

オプセット変更 ¥3,000~ インナー:ブルー、レッド、シルバー、ブラック、バーブル、ブラウン、ガンメタ ピン:ブルーレッド、ゴールド、シルバー、ブラック、バーブル



■S1スウィングアーム

AL7N01-35¢SPL-パイプを使用し、ビボット補強済。 Z系完全BOLT-ON、ワイドリム対応、ブリーザー部EARL'S 6AN対応。 Col. フルボリッシュ,サンドブラスト

¥140,000



■テクノマグネシオ カンパニョーロモデル

言わずと知れたテクマグカンパGold-Model Fr2.75-18" Rr4.00-18"

¥260.000





■S1-250リア フローティングブレーキkit

2500ディスク&AP-CP2696のフローティングマウントの組合せ。 kit内容:ディスクローター、キャリパーサポート、フローティングカラー、トルクロッド、 ロッドマウントステー、キャリパー(パッド付)

¥85.000



■Works Performance S1-モデル

エディーローソンModelの旧式Typ。メーカー在庫分のボディーに てPMCがスペシャルオーダーした限定品。 今回限りの最後のデリバリーです。 ¥79.000

PMCプロデュス 限定生産 E.ローソンモデル



■S1ステップ

¥53,000

レプリカ初の可倒式ステップ採用 AL2017材



■アールズ&サークスピードオイルクーラーkit ¥43,000~

サイド廻し、上廻し、下廻しリクエストOK。100% BOLT-ON。 9inc 10Row (Y43,000)、13Row (Y 45,000)、16Row (Y49,000)



¥21.000

オールアルミのBillet & Press仕上げ。奥目テールとウインカーの出張りが一度にスッキリ仕上がります。



■KERKERメガホン用レーシングバッフル ※一般公道では使用出来ません。各¥10,000

Competition S-1.5" 口径約38m/m Competition M-2.0" 口径約51m/m Competition L-2.5" 口径約63m/m



Billet Hi-スロットルkit ¥13,000 強制開朗セキャルターには不可欠(CR FCR TM, TMR対応) は内容:スロットルボディー、スロットルイブ、スーパーバイク グリップ、ワイヤー、エンドキャップ Col. Silver, Gunmetal. Black, Red, Blue

■OW-Typ/1ンドルスウィッチ 右側 ¥9,500 OW-Typの最新型ハンドルスウィッチ。 (い8モデルゲ10,800) ライト常時点打車もOFF-ポジンョン 左側¥12,500 -ONAパッシングもOKになります。



1set ¥8,700

U.Sモデルのヘッドカバーブローを遮断させるカバー。 (エアクリーナーボックスを取外時に不可欠) Col. Black, Silver



■ Billetオイルブレス(油圧式)クラッチkit ¥**50,000**

メインテナンスフリーかつ、操作性抜群のコンプリートkit。 kit内容:リリースボード、リリース、マスターシリンダー、 アールズオイルライン&各ボルト



■ステンレスハンドルバー

各¥6,000

Super Bike Typ Daytona Turing Typ GP Turing Typ



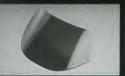
■AFAM530ドリブンスプロケット 37T-42T¥**9,000** 44T-48T¥**10,000**

Z系&DYMAG用リアスプロケット



■530ドライブスプロケット 各¥10,000

| 16T | フラット(4m/m) | 6m/m (10n/m) | 10m/m (14m/r | 17T | フラット(4m/m) | 6m/m (10n/m) | 10m/m (14m/r | 18T | フラット(4m/m) | 6m/m (10m/m) | 10m/m (14m/r



■MAIERスモークシールド

¥12,000



■エンジンマウントハンガーkit ¥**12,000**

せっかくのラバーマウントE/gですから、しっかりE/gをマウントして上げないとダメです。AL2017材 Col. Silver, Gunmetal, Black









S1-EXマフラー 42φオールスプリングジョイント(Z系全車種に取付可能)

¥78,000

■S1-330フロント ブレーキkit 330かジットTypのディスク&AP-CP2996の組合せ。 ※ストリート用ステンレス&レース用ダグタイルの2ラインナップ Kit内容:ディスクローター、キャリバーサポート、キャリバー(パット付) X各2set

¥175,000



Billetトップブリッジkit

¥39.000

対応車標:Z1000R2、Z1100R、Z1100GP B-2 別売ステムヘッドボルト V3,000 別売1100GP用フォークトップキャップ V4,000



■Works Performanceフロント ARSスプリングkit ¥13,900

1G & 2Gの2本のスプリングで構成される、アジャスタブ ルレートスプリング。1Gの運動量の調整により思い通り のサスセッティングが可能となります。



■ ADVANTAGE-KYB



PMCとADVANTAGEがプロデュースし カヤバが製造した38のレーシングサス ペンション。エアーバルブ、プリロード 調整機構付。 Col. Black, Polishe

1台分¥135,000



■S1アンダーステムkit



ルックス、パフォーマンス共に最高の 仕上げ。ステムAL2017、シャフト AL7075材を使用した超軽量Model。

¥65,000

PERFORMANCE MOTORCYCLE PRODUCTS
ホームペーシアドレス http://www.PMCinc.co.jp



〒656-2212 兵庫県津名郡津名町佐野404-2 TEL.0799-65-0799 FAX.0799-64-2004

at's New!

ンプルな高級品 ラパイドレス

アライヘルメット☎048-641-3825か ら、表面から新気導入などのダクトをな くし、ヘルメット本来の形状を生かした シンプルな外観を特徴とするラバイド LSが発売された。レース用と同一製法に よる帽体はスーパーcLcで、後端下部と 頸の部分にリブを設けることで高剛性と 軽量化を両立、JIS規格C種とスネル95に 適合。もちろん内装は脱着可で洗濯でき る。53~62cmまでの5種。塗色もすっき りと黒と白の2色。価格は3万6000円。



RX1100用 モリワキゼロ

モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500のEX.システム "ゼロ" シリーズに ZRX1100用が追加された。手曲げのエキ パイはd38.1mmのチタン製で、φ125× 500mmのストレート構造SSサイレンサー は素材を2種類から選べる。価格(総重 侵) は 写真のアノダイズドチタン: 18 万円 (5.6kg)、カーボン: 17万円 (6.0 kg) オイル交換け可能だが オイルフィ ルターの交換時には集合部を外す



定55セットの メブラック仕様

日本ビート工業会0722-57-7600から CBRII00XXに続く55セット限定EX.シ ステムの第2弾としてGP7900R用が登 場。エキパイは4-(2-) 1集合方式のチタ ン。両端部に黒アルマイトが施されたカ -ボンサイレンサーに通常の製品(19万 8000円)とは異なる専用エンブレムが付 く。新製品のアルミ鍛造バックステップ (8万円。ベースプレートを含む)とタ ンデムステップが付属1.726万5000円



ックサーフから イナズマ1200用排気系

テックサーフ**か**0722-66-1768がイナ ズマ1200用のEX,システムをリリース。 よ38mmのエキパイは4-1集合方式のステ ンレス。カーボンケプラーのサイレンサ 一は2サイズあり、写真の d 130×480mm を選ぶと15万5000円、細く短いも110× 450mmなら14万8000円。オイルの交換は できるが、同フィルターは不可。同車用 のスリップオンサイレンサーは&130mm : 7万5000円、6110㎜: 7万1000円。



ンセイレーシングからも イナズマ1200用登場

サンセイレーシングのFX システム "SAL-RS" にイナズマ1200用が登場し た。ステンレスエキパイに黒アルマイト 仕上げのアルミサイレンサーを装備。集 合部とサイレンサーをつなぐパイプが2 種類付属しており、アップタイプ(写真 はSTDタイプ)にもできる。オイル、同フ ィルターの交換可能。11万5000円。同仕 様のCBRI 100XX用も同価格。販売はダッ クスコーポレーション☎0726-53-0299



クニから新パーツ TL1000BとZRX1100用

ミクニレーシングデベロップメント含 0736-25-0250のパーツを数種紹介。写 真のTL1000R用 *ハウリング" スリップ オンサイレンサーはφI20mmのカーボン を採用して9万3000円。同車用の2段階 可変式アルミ削り出しバックステップは 5万5000円。またZRX1100用には、EX. システム: 口万8000円のほか、スリップ オンサイレンサー:5万8000円、バック ステップ: 4万8000円などが登場した。



トラッカーを チューニングアップ

RSカワサキの467-51-2662からDト ラッカー用バーツが多数登場。SOHCエ ンジニアリング製φ78mm (292.4cc)ピス トンキット: I4万円~(工賃込み)、 φ34 mmTMキャブレター: 5万8000円、ホワ イトプロス製スリップオンサイレンサー : 4万8000円、オイルクーラー: 4万 5000円をはじめとした15点が揃い、耐久 仕様アッパーカウル: 4万5000円 (塗装 費込み) も製作中。詳細は問い合わせを。



キ・プランニングから 31.7ccの自転車

フキ・プランニング☎045-922-60II が、低価格、シンプル、ベーシックをテ -マにして第 | 種原動機付き自転車(ナ ンバー取得可能)を製作。自転車に近い 車体に搭載されるエンジンは小松ゼノア 製31.7cc/0.8hp。出力は手元のレバー で調整する。ホイールサイズ: 24インチ 車重: 18kg。走行時はヘルメットを着用 、手信号を使う。エンジンのみでの最 高速は20km/h。色は黒。6万9800円。



ロトのGPZ900R用 ラウンドラジエター

プロト☎0566-36-0456から、STDの 約1.4倍の放熱量を持つGPZ900R用ラウ ンドラジエターが登場。コアをガードす るネットと電動ファン、取り付けステー が含まれたボルトオンキットで13万8000 円。同社製のラウンドオイルクーラー: 5万6000円 (9段) と同時装着が可能。 センター/アンダーカウルは装着できず、 STDのオイルクーラーを使う場合は別売 リステー: 3000円が必要になる。



ラブエフの 倒立フォーク延長部品

クラブエフ奈0995-66-5200が倒立フ ロントフォークを延長するアルミ削り出 しパーツを製作。下端部の部品を交換す ることで延長するため、長いSTDフォー クを持つ車両への装着がクランプ位置や 車体姿勢を大きく変えずに可能となる。 延長量は50mm。ショーワの φ41mm と φ43 mm用があり12万8000円。キャリパーブラ ケットはオーダーで2万5000円から。



ークスから 新パーツ?種

ワークス☎0427-56-9190からXJR 1200/1300用のアルミ削り出しバック ステップが登場した。バーの位置は後方 60mm ト方40mmへ移動する。ブレーキマ スターシリンダーはSTDを使用できるが、 マフラーステーを兼ねるタンデムステッ プを取り外すので別ステーが必要になる。 価格は6万円。またX4用にはAP製(CP 2696) の2ピストンキャリパーに、ブラ

ケットやト ルクロッド ブレーキホ ース、ホイ ールカラー を含む:リア ブレーキボ ルトオンキ ットが登場 L.t-. 875 8000E



気系のセッティングに 空燃比テスター

ケンソー会03-3757-4176がキャブレ ターセッティングに有効な空燃比テスタ ーを発売。本体は10×10×2.5cmと小さ く、車両のバッテリーを電源とするので 実走しながらの計測も容易だ。13万8000 円。センサーをエキパイに取り付けるア タッチメントの加工は | 万円から受け付 けている。またバクダンキットのメイン ジェットと瓜ふたつなホイールのエアバ ルブキャップは2個セットで1900円(1 個:1000円)。アルミ削り出しのブレン ボキャリパー用プラケット: 1万9800 円も国内4メーカー各車用が揃った。



□ 年型ZX-9R用 1 ハンドルアップスペーサ-

エーターサイクルドクタースダ**☆**0427 -96-4121から'98年型ZX-9R用のハンド ルアップスペーサーが登場。厚さ15mmの アルミ削り出し本体に専用ボルトが付属 して | 万7000円。高さが好みに合わない 場合は削って調整してくれるそうだ。



1のポイントカバーを 完全復刻

モリヤマエンジニアリング(TOMS-82) -3403が、KZ1000S1と同形状のポイント カバーをアルミ鋳造で製作。71/2.7 1000R/Jに適合し25個限定で3万5000 円。またGPZ900R用の小物入れ(約2 ℓ) 付きフェンダーレスキットは17インチ

ホイール地 装車専用で I TENNOTH 同社でける タッフを慕 集中。担当 · 森山さん



クリーンクラフトの '98年型フX-9円用

スクリーンクラフト☎045-591-7388 から'98年型ZX-9R用のスクリーンが発 売された。基本はSTDに進ずるが、左右後 端部を高くするなどで納得のいく形状に 仕上がったという。写真のクリアは1万 8000円。コンペブルーは500円増し。



ーズパワーの H-D用ハンドルバー

モーターサイクルマーズ

な0726-78-0 352のXLHスポーツスター ('87~) 用ハ ンドル2種、写真のミリバー(STDスイッ チ使用)にはグリップラバーが付いて2 万5900円 インチバーは 1万9900円



60度回転する エンジンスタンド

中川商会会0545-71-3032のエンジン スタンドは、固定部分が回転するため全

作業を同位置で行 える。キャスター 付きの台座にけオ イル受け皿を装備。 対応エンジンは GP7 9NN R 平 だが 取り付け部(1万 5000円~)の変更 でほとんどの車種 に使用可能。7万 9000~8万9000円。



ピーディの 新ウェア

ショウエイ☎03-5688-5185が扱う 伊・スピーディのウェア。写真は全天候 型のツアーS3で、サイス 調整機能やバッ ド等々を網羅。青と黒。5万8000円。他 1-24-1.

2万5000円。 パーフェット : 2万8000円. マックスツア -S2:8万50 00円の3種と

も揃う。



ランス製の 2輪車専用オイル

エルフ社の 4 サイク ルエンジンオイル *モ ト4スポーツ″は、4 輪車と比較して、回転 数が高い、油温が高く なる、湿式クラッチが 名くミッションが一体 など、2輪車を考慮し た専用設計がされる。 鉱物油ベースの部分合 成油でSAF規格は15W 50。1 2:1400円。ユ = □203-3478-2707



ューンアップされた プロターZX-7RR

プロターの1/9プラモデルにZX-7RR レーサーが登場。レーシングカウルをは じめ、スコーピオンのEX、システム、マル ケジーニホイール、補強スイングアーム などの装備を忠実に再現。STDモデルの ZX-7RR:

5700円と計 べても面白 い。価格は 6000円 7 ロタージャ パン☎03-3867-5755



今月は7件 人情報

■モーターサイクルドクタースダ(東京 都町田市小川1527-2 20427-96-4121) : 移転リニューアルオープンに伴って、 サービスフロントとメカニックを募集 年齢/学歴不問、経験者優遇。バイクと 整備が好きな人。担当:須田さん

■神戸ユニコーン(神奈川県横浜市戸塚 区上柏尾町481 2045-824-4194) : 販 売スタッフ、整備メカニック。20~30歳 くらいまで。経験不問。担当:神尾さん ■ナップス横浜店(神奈川県横浜市戸塚 区東俣野町1009 2045-853-1171): 企画販売 (経験不問)、メカニック (経験 者)。18歳以上。アルバイトは18~26歳ま で。明るく元気な人。担当:長岩さん

■長後モータース(神奈川県藤沢市高倉 545-7 ☎0466-44-7459):スタッフ。高 卒以上、要普免。三級整備士免許取得者 優遇。未経験者も歓迎。担当:鈴木さん

■モーターサイクルショップイイヤマ (東京都墨田区押上3-50-11 203-3612-1345):メカニック。20~28歳、要普/ 2輪免。経験者優遇。担当:飯山さん ■志野サイクル(東京都杉並区下井草

3-1 -20 2303-3394-3377) :メカニッ ク。20~30歳、要普/2輪免。経験者優 やる気のある人。担当: 篠さん

■フォトスペースアールエス(広告代理 店: 大阪府大阪市沪東区木津川1-4-28 ☎06-567-4488) : スタッフ。27歳ま での男女。担当:海保/石村さん

■ 装オープン 今月は3件

■H-Dジャパンのストアデザイン店、ハ レーダビッドソンパルコ渋谷店が開店 した。東京都渋谷区宇田川町 4-7 ☆ 03-5458-0080 11~20時半 年中無休

■テイク大阪が、H-Dジャパンのストア デザイン店 ^{*}ハーレーダビッドソン・テ イク としてリニューアルオープンした。 大阪府大阪市福島区福島4-6-2 ☎06-451 -4433 10~19時 水曜定休

■ピアジオの正規代理店、ベスパショッ プエレファンティーノが開店。大阪府茨 木市末広町3-32 センチュリーO.S IF ☎0726-38-3773 10~20時 水曜定休

エンスージアストギア

カラフルな素材にロゴを配したドゥカ

ティ社の純正ウェアが熱ぞろい、Tシャ

ツ15種:2900円、帽子8種:2500円、ベ

スト: 2万円、パイルジャケット: 1万

** ウカティ

3000~1万

5000円、ブル

ゾン:3万~

3万6000円、

ーカー: 7000円

の全34点が揃う。

ムラヤマモーター

ス2303-3378-0181

ウィンドブレ

イズギアのカタログと ホームページアドレス

ワイズギア☎053-457-3272の秋冬ウ ェアカタログは、ネイキッドに似合うジ ェットロッド、オフロード車にはトラン

スフィールズな ど、ジャンル別 6 ブランドの全 製品を掲載。A4 判 24ページ。 ホームページア ドレスは、http ://www.yamaha -motor.co.jp/ parts/mc/sb



MWバイクス Vol. 3

半年に一度の発行が決定した BMWバ イクスの第3弾。今回もRII00Sの解説か ら始まって、BMWオーナーの声やアルブ

スツーリング 記など、BMW が挑談である ことに変わり はない。196 ページ A4変 形判 1800円。 ネコ・パブリ ッシング203 -3706-7811



■ シタニの秋冬ウェア カタログと製品を紹介 クシタニの053-441

-2251の秋冬ウェアカ タログは、A4判、20ペ ージ。写真の牛革製リ アルライドジャケット :5万8000円をはじ め、アメリカンスタイ ルの最新ウェア *イー ジーライダース® シリーズまでを満 載する。各販 売店で無料で 手に入る。



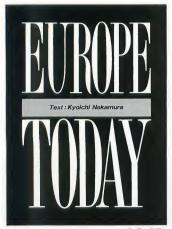
ーレーダビッドソン FLファイル

ファイルシリーズのH-D FI版。バン からファットヘッドまでの試乗記。カス タム車紹介、整備技術など幅広い内容だ

が、なかでも充 実のショベルエ ンジン分解組み 立ては64ページ にも及ぶ。176 ページ A4変形 判 3500円。ス タジオタックク リエイティブな 03-5474-6200



■セール・キャンペーン アップビレッジ☆0474-72-0716: オーダーメイド即縁のジャケットを5枚以上作ると同数のトレーナーをプレゼント/レーシング ワールド全店(本店☆0726-53-0298): 11月7〜23日までレザー、冬物ウェアキャンペーン/スナップオンツールズ☆03-5463-1289: 12月21日までツール ボックスキャンペーン/関節部部版の7079-98-2684: 11月 1〜15日まで冬物ウェアキャンペーン



スーパーモノ特集

ユーロスーパーモノに 女性チャンピオン誕生

すでにこのコラムでお知らせしたように、今年のユ ーロスーパーモノ選手権のタイトルは、ドイツのBMR スズキに乗る女性ライダー、カチャ・ポエンスケンが 獲得した。ユーロスーパーモノは過去2年間、オーヴ ァーに乗った箕田貴司と鈴木誠の2人の日本人ライダ 一がタイトルを獲得してきたが、ドイツ人がこの選手 権を獲得したのは、ユーロスーパーモノの前身のスー パーモノカップを含めると2回目。女性ライダーがチ ャンピオンになったのはシングルレースでは初めて、 メジャーな国際選手権でもおそらく初めてのことだ。 今年、全部で8戦のユーロスーパーモノレースの5戦 に優勝して、ドゥカティのジョン・バートン(英国) とティグクラフトヤマハのスティーブ・ルースとのタ イトル争いに、最終戦を待たずに決着をつけたポエン スケンは、昨年II月にTIサーキットで行われたシング ルレースに参加するために来日したことがある。

ドイツスズキのボス、バート・ポエンスケンの娘で、 今年21歳になるカチャは、少女時代からバイクレース に憧れて育った。しかし、父は女性がレースに出るこ とを認めず、そこでカチャは男性に劣らない体力をつ けるために、ジムトレーニングやジョギングで体を鍛 えた。やがで1992年、娘の努力を認めた父はカチャの レース参加を許した。彼女は、スズキRG125でドイツ 国内のADACジュニアカップに参戦し始め、3シーズン 目にタイトルを獲得した。

イタリアで女性ライダーの125cc選手権にアプリリアに乗って I シーズン参加したカチャは、1996年にス



ユーロスーパーモノ初の女性チャンピオン、カチャ・ポエンスケン。

ペインにあるケニー・ロバーツのトレーニングコース に参加し、その年のドイツ国内GP125クラスでT2125 に乗って年間10位を獲得した。そしてその同じ年に、 ホッケンハイムの世界スーパーバイク戦のスーパーモ ノレースで初めてBMRに乗ったのである。

ホッケンハイムではブラクティスでクラッシュした ものの、次のモンツァでボールボジションを獲得した カチャは、スーパーモノのフィールドを驚かせた。そ の次のアッセンでは、スタートでリードしたものの、 MuZのリヒターの強引なイン刺しにあって「周目にク ラッシュした。しかし、最終戦のアルバセテで再びス タートからレースをリードした彼女は、MuZやオーヴ ァーを寄せつけない速さで差を広げた。だが最終ラッ ア、BMRのスロットルケーブルがEFIのブラケットか ら外れてしまい、俺し涙をのむことになった。

1997年には本格的にBMRでユーロスーパーモノに 挑むことになったカチャは、シーズン前にスペインの カラファトで行ったテストでクラッシュ、重症の脳震 とうで1カ月の入院を余儀なくされた。人並み以上に クラッシュの多いカチャだが(RG125での3年間には 35回もクラッシュした)、カラファトでの事故はこれま でで最もひどく、自分の父がわかるまでに3日間もか かったという。結局、再びレースに出られるようにな るまで3カ月を要し、しかも再起2戦目のハンガロリ ンクで行われたスーパースポーツレースで再びクラッ シュ。今度は足と手を骨折して、さらに2カ月半を棒 に振った。だが、アルパセテで行われたスーパーモノ の最終戦でやっとBMRに乗ったカチャは、プラクティ



幼少のころからモーターサイクルレースに憧れていたカチャはまた 21歳。ユーロスーパーモノに次ぐ目標はスーパースポーツだ。

スではオーヴァーの鈴木誠に次ぐ2番目のタイムをたたき出し、レースでも3位に入って、翌'98年シーズンへの希望をつないだのである。

そして今年、オーヴァーとワークスMuZがいないユーロスーパーモノは、カチャにとって絶好のターゲットになった。しかし、シーズン幕開けのドニントンのレースで再び不避が襲いかかり、プラクティス中に2回クラッシュし、右手の税指を骨折してしまった。

しかし、その後はすべてがうまくかみ合い、シリー ズ序盤のリーダーだった英国のジョン・バートン (ド ゥカティ)を振り切ってからは、ポイントテーブルを ほぼ独走、8戦シリーズの6戦目、ブランズハッチで、 ユーロスーパーモノのチャンピオンの座を獲得する。

タイトルを決めた後、ファンのサインの求めに応じ ながらカチャ・ポエンスケンはこう語った。

「信じられないわ。(チャンピオンを)実感するには I ~2日必要でしょうね。今シーズンで最高だったのは、ホームコースのニュルブルクリンクで優勝したこと。本族地のファンの前で優勝するのは、レーサーの夢よ。ドニントンで骨折した手の規指はまだ少し痛むけど平気。来年の目標? 世界スーパースポーツ選手権よ。将来はスーパーパイクに乗るのが夢よ/」

報われたタ仆ルマシーン BMRの長い歩み

ニュルブルクリンクでは、ドイツスズキのスーパースボーツ600チームのために、レオタード姿でパラソルをもってグリッドに現れ、その比較的たくましい下半身で男性ライバルライダーたちの目を奪ったカチャを勝利に導いたのが、現在のスーパーモノでは世界最強のパワーを誇るエンジンを搭載したBMRと、それを6年間にわたって開発してきたチームボスであるエンジニアのルパート・ペインドルである。

「ついにやったよ! いやあ、長かった一」 カチャがタイトルを獲得した直後、ブランズハッチ のピットレーンで、満面に笑みを浮かべて筆者と握手

を交わしたペインドルの開口一番の言葉である。 これを製作したペインドル、フレームを設計したラ イダーのピーター・ミネット、シリンダーペッドを設 計して独自の燃料噴射を開発したピーター・ロンバー クの頭文字をとってBMRと名づけられたこのマシー が1993年に生まれてから今日に至るまでの道は決 して平板ではなかった。そして、このマシーンが誕生 したころにはまだ赤ん坊だったペインドルの長男が、

今では少年に成長してチームメンバーに加わったよう

に、BMRそのものもいくつかの変遷を重ねてきた。本誌'94年3月号で紹介して以来、BMRは基本的には変わっていない。エンジンは、スズキDR750のボトムエンドに、独自のアルミ削り出しシリンダー、アプフェルベック式ラジアル4バルブと、カムローブが斜めになっているコニカルカムを使うシリンダーヘッド。フレームは、シートメタルとチューブを使うツインスパーだ(スパー部分に開けられたたくさんの丸い大きな穴から、ネモ船長の潜水艦を連想したベインドルは、これを*ノーチラス・フレーム*と呼んでいる)。

しかし、この6年の間にエンジンは少しずつ発展した。2本あったパランスシャフトは、重量を変えて I 本とされ、ギアボックスには6速が採用された。長いカムベルトにしばしば起きた問題は、スコットランドのゲイツというメーカーに特別なものを造らせてから影を潜めた。カムやビストン(106mmのボアにもかかからず106gしかない)は、すでに引退した元エンジニアであるルバートの父親が造り、バルブのタベットにはFIでも使われているカーボンコーティングが施されている。そしてエンジン重量は、スズキDR750エンジンという重いオリジナルの素性にもかかわらず、48kg (オイルクーラー含む)まで軽量化された。

しかし、何より向上したのは信頼性だ。昨年までは しばしば起きていたエンジントラブルが、今シーズン はほとんど皆無だったのである。これは、エンジンを ディチューンしたり改良したりした結果ではない。ペ インドルはエンジンをチューンし直す代わりに、ライ ダーをチューンし直し、昨年までの9400rpmのレブリ ミットを8500rpmに下げさせたのだ。この結果、エン ジントラブルは皆能に近いところまで減った(94hp/ 8100rpmの最大出力や、741ccエンジンが特つ膨大な トルクには影響がない)。そして、必要なら9100rpmま



BMRを開発してきたルバート・ベインドルとカチャ。ルバートはすでに次期エンジンの開発をほぼ終了、'99年も走らせる予定でいる。



他人と同じではいやだという、ヨーロッパ人の思考を絵に描いたようなBMR。頭頂吸気に注目されよ。

で使うことも許されたライダーはこの指示を忠実に守って、チャンピオンの座を手中にしたのである。

もうひとつオリジナルから改良されたのは、燃料噴射のコントロール装置を、ロンバークが設計したものから、オーストラリアのモーテック製に替えたことだ。オーダーメイド"の燃料噴射の開発で知られたモーテックのコントロールシステムは、いったん正しいブログラミングをすれば、あとはコンピュータ自身が最適のセッティングを出すことが特徴だ。つまり、外的条件に合わせてEPROMチップを替える必要がな、サーキットでの調整に要する手間を大幅に減らすことができる。ドイツスズキのスーパーバイクチームのエンジニアも務めるペインドルは、ドイツのスーパーバイクスターのウド・マルクが乗るGSX-R750にもこのモーック製のブラックボックスを使っており、スズキ本社にも2セットを供給して資産を依頼している。

現在、BMRは世界中に5台が存在しているが(スウェーデンとアメリカのシングルレースで1台ずつが走り、ユーロスーパーモノに参加している残りの3台中の1台はドイツのグイド・メッツラーというライダーが乗っている)、ルパート・ベインドルはまだこのマシーンに対する開発の手を休めていない。その好例が、現在ダイノテストの段階を終えようとしている新しい燃料弾費オユニットだ。4名加回のロータリーバルブを使うこのユニットは、主にホッケンハムやモンツァのような高速サーキット用に開発されたもので、トップェンドで約3hpのパワーを余分に発揮するという。

また、レーシングで3000kmはもつことが経験的にわかっているスズキDRのボトムエンド (このエンジンで 他一BMR製でないものだ) に代わる独自のクランクケース、クランク、コンロッドもすでに製作を終えている。この新しいボトムエンドは、現在よりもショートストロークな108×78mm (714.5cc。現在は106×84mm の741.3cc) で、11000rpm以上まで回って100hp以上のパワーを発揮するエンジンを目指している。

■ユーロスーパーモノ、WSBから外される

ルパート・ベインドルは、長年の苦労のすえに獲得 したスーパーモノタイトルを防衛するために、新しい BMRを開発するだろうが、しかし1999年のユーロスー パーモノシリーズは、もはや世界スーパーバイク選手 権のヨーロッパラウンドで行われることはなさそうだ。 WSBの主催者のフラミニが、今年の選手権の展終戦 だった菅生で発表したところによると、来年は、ユー フスーパーモノ選手権の代わりに、1100csまでのスー

バースボーツクラスを開催するという。 この新しいクラスは16歳から24歳までの若いライダーを対象にするもので、現在のスーパースボーツ 600より限定されたルールを採用して、最大出力も約 1201ヶ前後に制限されるはずだ。この新しいでスーパー

スポーツ1100"は、現在の スーパーバイク(4気筒 : 750cc、3 気筒: 900cc、2 気筒: 1000cc) に代わって 計画されている新しいスー パーバイクレースのプロト タイプであることが明白だ。 租本のフーパーバイク市 場(いわゆるナナハンクラ ス) は実質的に世界中で衰 退し、スーパーバイクレー スのホモロゲーションクラ スと化しているといっても 言いすぎではない。そこで、 最近のビッグロードスポー ツの主流となっているヤマ ハRIやカワサキZX-9Rな

どに代表される *ハイバーバイク " で、新しいスーパーバイクレースを構成することが、だいぶ以前から話題になっている。事実、世界の国内レベルのレースでは、すでにこういうクラスが始められている。例えば、英国のパワーバイク選手権は、まさにこの新しいスーパーバイクの方向を示唆している。また、アメリカのエクストリームクラスや、日本のスーパーバイク選手権のNKI/Xフォーミュラがヨーロッパで注目されているのも同じ理由によるものだ。

それはともかく、過去3シーズンにわたって世界ス ーパーパイク選手権のヨーロッパラウンドで行われて きたユーロスーパーモノカップが、来年は少なくとも WSBのプログラムから消える原因のひとつは、スーパ ーモノ自身が持っている特徴の中にある。

それは、レースバイクの多くが、ワンオフまたは少量生産のスペシャリストバイクで、スーパーバイクやスーパースポーツクラスのような量産バイクではないということだ。エンジンだけは既存のメーカーの製品が使われている場合が多いが、しかしそれだけでは、世界を市場にして生計を立てている量産メーカーにとって利益のあるクラスとはいえないのである。

その結果、スーパーモノでは、ほかのクラスのように大メーカーからの援助が別特できないということになる。この場合の援助とは、単に経済的なものだけではなく、スーパーモノというレースクラスそのものの認知ということも含まれるが、つい最近までこういう援助がドゥカティからもたらされる可能性が別待されていたことは事実だ。つまり、ドゥカティが鳴されているスーパーモノのロードパージョンを発表するならは、そのプロモーションとしてスーパーモノクラスが必要になるという論理である。

財政的なスポンサーが得られないということは、結 高、スーパーモノクラスは自前でレースをしなければ ならないということだ。しかも、世界選手権レースの プログラムであるにもかかわらず、スターティングマ ネーが出ないという事実は、例えば英国のチームがイ タリアのミザノでのレースに参加する場合、 I チーム につき900ポンド(約19万円に近い)ほどもかかる旅費 や生活費、またマシーンにかかる費用を、すべて自前 で用意しなければならないということを意味する。

これに加えて、多すぎるレース数がチームの財政をいっそう圧迫している。この3年間、スーパーモノシリーズは年間8戦のレースが行われてきたが、率直にいってこの数は、先に述べたレース費用の自己負担という点からみると多すぎた。もちろん、ユーロスーパーモノに参戦してきたチームのほとんどは(特に英国のチームは)、これが理由でシリーズ参加をあきらめるというようなことはしなかった。そして、遠くの国でレースにはいくつかのチームが合同して、それぞれのチームが持っているトランスポーターの中で最大の

ものに機材を積んで遠征するなどの防衛手段をとった りして、シングルレースに対する自分たちのエンスー ジアズムを成就させていた。しかし、費用の点で決し て楽ではなかったことは事業ゲったのである。

そして3年目の今年、これまでシリーズを2連破してきた日本のオーヴァーと、その強力なライバルだったドイツのMuZが参戦しなかったことが、これまでスーパーモノに参戦してきた献身的な人々の意気を阻喪しなかったといったら嘘になるだろう。目指すべき越力なチームがあるということは、少なくともヨーロッパの場合、人々にやる気を起こさせるのである。その証拠に、オーヴァーの鈴木誠が圧倒的な勝利を重ね、それをMuZの2人のライダーが必死で阻止しようとして元実したレースを繰り広げた昨年のシリーズは、参加合数の点でも失望することはなかった。

だが、2強がいなくなり、レース数も依然として多すぎ、シリーズをバックアップするスポンサーもこれまでと同じく存在しなかった今年のシリーズは、参加台数が20台以下という貧弱なレースがしばしばあり、これがフラミニにスーバーモノの開催をやめるという決定をさせた理由のひとつになった。

世界スーパーバイクのパドックから立ち去ることは 確実になったが、これでスーパーモノがなくなるわけ ではない。来年からはおそらく、現在ワールドシリー ズとして行われているサウンド・オブ・サンダーのレ ース会場に場所を移して行われることになるだろう。 サウンド・オブ・サンダーは年間6戦なので(第 1 戦 のデイトナに行くヨーロッパチームは少ないかもしれ ないが、第 2戦以降のヨーロッパラウンドに全戦参加 するアメリカのチームもいないはずだり、財政面でも楽 になる。もちろん、舞台が変わったからといって、コ ンペティションのレベルが落ちるようなことはないだ ろう。だが、スーパーモノがひとつの転機を迎えよう としているらしいことは確かだ。

スーパーモノの魅力は、自分たちが造ったパイクで レースをすることだ。メーカーは、「いいパイクだか売 れないだろう」と言って、スーパーモノに対するサポ ートを行おうとしない。それならばGF500レーサーが いったい何台売れたのか、知りたいものである。

BMWのF650レーサーが 来年のダカールラリーで汚名挽回

BMWは、来年は南スペインがスタート地になるダカールラリーに、ワークスチームを再び送ることを正式に発表した。今年、伝統のこのラリーで、BMWは4台のF650をエントリーしながら、次々に見舞われた紋障によって、そのうちの1台しか、しかも35位でしかフィニッシュできなかったという悲惨な結果を得た。

その雪辱を晴らすために、BMWは再び 4 台のF650 レーサーを、昨年唯一のフィニッシャーだったフラン ス人ライダーのジャン・ブルーシー、アンドレア・メ イヤー、エディ・オリオリ、オスカー・ガラルドらと ともにエントリーさせることにしたわけである。



インターモトに展示されたソークスF650。市販化を望む声多し

Bike Bicycle **W**ibration

●連載135回 長尾藤二

年前に手に入れてから、ずっと気に入って、 愛用している100ccスクーターのよさを、 改めて見直すような事件が起こりました。

まったく脚を使うことなく、手の操作だけであ やつれて、交通の流れにいささかも遅れることな くスイスイ。右足のギプスの先からのぞいている 指先にあたる風の何という心地よさ!

そうです。生まれて初めて骨折をしてしまいま した。オートバイでは一度もケガのないボクが、 MTBでやっちゃったのです。

谷川ぞいのシングルトラックを下っていて、い つもは危ないからと降りてかついでいるところを、 その日に限って、なんだか

「えい!行っちゃえ」

という気持ちになったんだよね。にわか雨でぬれ ていた岩にフロントをすくわれ、とっさにかけた Vブレーキ

が利きすぎて前転した。ところが落ちたところが なんと3 m近く下の川の中。川といっても大きな 岩がごろごろして、その間をきれいな水がチョロ チョロ流れているような場所なんだよね。

宙を飛んだ勢いのまま、カカトからドスンと着 地したのよ。そこでスクッと立ち上がれば劇画の ようでカッコイイんだけれど、中年のオジサンの



現実はそうはいかない。立ち上がろうとしたら、 右足にまったく力が入らない。

「ウーン、イテテテ!」

と声にならない声をあげて、そのままくるぶしの 上まである水の中にしゃがんでおりました。

後から来た仲間の言うには、

「先にゴールして、涼んでいるのかと思った」 んだって。それくらいもう100mあまりで広い道に 出る直前だったのよ。

油断したつもりはないんだけれど、ちょっと気持ちがいイになりすぎていたことは確かだね。それにVブレーキはもっとリアを利かすべきで、フロントを強くかけたのは明らかにテクニック上の大失敗……などと反省しております。

友人の背中におぶってもらったりして、近くの 救急病院へ行ったら、レントゲンを撮られて、や っぱりカカトの骨が割れていた。幸い関節はなん ともなくて、ただカカトのブロックのような骨が 二つに割れてちょっと上にずれているんだ。

次の朝、家の近所の整形外科へ行ったら、さっ そくギブスです。カカトだから、足首から先だけ くらいでいいと素人考えでは思うんだけど、

アレヨ!アレヨ

という間に、水にぬらした太いホータイのような ものをヒザまで巻かれて、5分もするとこれがカ チンカチンに固まって、もう動けません。

「ヘエー! 近ごろのギブスって石膏じゃないんだ」 などと感心するとともに、

「こいつはバイクのカウルを自作したりするのに使えそうだなア」

などとついつい考えてしまいました。

手術しなくてすんだのは助かったけれど、初め てのギブスというのはつらいもんだね。何しろ暑 い盛りでしょ。それにウチはポリシーとして断固 エアコンをつけない。夏は

「暑い!暑い!」

と言いながら、汗をいっぱいかいてすごすのかいいという方針が、これではどうにもなりません。 ギブスの中に汗をかいては一大事。それがかゆくなったときのことを想像しただけでパニックにな りそうじゃないですか。

困ったのは医者通いです。それに仕事だって、 しばらくは電話とFAXでやりとりしていたけれ ど、いつまでもそれだけでは済まない。タクシー などを呼んでいては、ギャラより交通費のほうが 高くなってしまいます。

左足のトラブルなら、オートマ車に乗れるんだけど、右足だし、おまけにウチのはマニュアルです。女房はバイクには乗るけれど、クルマは運転できないし……そこで登場するのが

100ccスクーター、スズキ・アドレスV100 です。歩くにはまだ松葉材がいるんだけれど、こ んなに長いものは積めない。そこで古いスキーの ストックを切りつめて、ちょっとオシャレな簡易 杖をつくりました。(写真参照)

こいつをハンドルにくくりつけて行けば、どこだってノープロプレムです。最初の1~2回は、女房に乗せてもらっての"タンデム通院"をしたのだけれど、1週間たって、ギプスの下にゴムのカカトをつけてもらったら、もう大丈夫。万一の場合は右足だって着けるし、ひとりでアドレスに乗って出かけるようになりました。

仕事先まで片道45分。このスクーターにしては 最長のツーリングは、もう気分最高。10日間ほど 家にこもってクサクサしていたあとだから、全身 を通りぬける風の快感はたまりません。改めて、 またこのスクーターにほれ直してしまったね。

これを買った直後、連載の51回('91年12月号) でけっこうホメちぎっているんだけど、それから 奇しくも丸7年。うちのアドレスは快調だし、い まだにスズキのカタログにのっているところを見 ると、こいつは日本車としては珍しいほどのロン グランのベストセラー車らしいよね。

オートバイに乗る気持ちよさとはちょっと違う んだ。機械にまたがって操っているのではなくて、 むしろメカは消えて機能だけが残っている感じ。 宙を飛ぶ "魔法の椅子" といったイメージです。

実際、椅子に座っているのとまったく同じボーズ、同じ安楽さのまま、ただ右手をわずかにひねるだけで、ボクの体は空中を浮遊し、けっこうな

スピードで何のストレスもなく移動して、行きたい場所にもびたりとたどり着ける。100年前の人には夢のようなことが、20万円を切る値段で手に入るんだからねえ。スクーターがあまりにも普及して、乗ってる人はあまりに慣れきっちゃって、「そんなことはあたりまえや!」

と言うかもしれないけれど、久々に自由の身になったボクには、やたらと新鮮だった。たまに大ケガをしてみるのも、こういうことに気づけるのなら悪いことじゃないと思うよ。

スクーターのよさを再発見したついでに、改めて見ると、いつのまにやら250ccのスクーターがけっこう増えているんだよね。

不精もののオートマバイクというくらいにしか 思っていなかったけれど、スクーターの魅力とい うのも捨てたもんじゃない。交通事情や環境条件 を考えると、4サイクルスクーターは、21世紀の 都市のトランスポートの主力になるかもしれない。

でも今の250スクーターって、どれもドテッと デカすぎると思わない? 2人乗りを重視してい るのはわかるけど、なんか厚化粧で重そうだよね。 それに例によって、3社ともよく似ている。どう して何をつくってもニッポンのメーカーはこうな っちゃうんだろう。

もうひとつの不満は、足元の中央に高い背骨が そびえていること。大きく重くなると、剛性アップの必要上こうなるのはわかるけど、これは困る。 スクーターを愛用している方はよくおわかりでしょうが、あのまっ平らな足元は、大きなバッグやミカンの箱を載せるのにとても重宝するのです。 少々重いものをのせても、重心が低くなるからフラつかない。アドレスの新型110も、この背骨の高さがひっかかります。

それに比べると新しいヴェスパET4は、背骨は あるけれど、充分に低い。長持ちするスチールモ ノコックボディに、低燃費・低公害の4サイクル 125cc。サイズもコンパクト、色もかわいい。ちゃ んと21世紀をにらんでいて、高価なだけのことは ある。ボクもそろそろ、年齢も考えて、還暦のお 祝いにこういうのを一台というのも悪くないね。

21世紀の空飛ぶ椅子。

最新の愛車、グッツィ・スポルト・ジングウシの神 宮司さんが造った"黄色いグッツィ"の話が終わるや いなや、中沖家に新しいマシーンが居候にやって来た。 今月はこの車両の紹介と近況報告。

この夏、走行16000kmほどのホンダ・フリーウェイ が我が家のカーポートに加わった。といっても買った わけではない。クラブの仲間がどうも1台増車したら しくて、置き場所がないから乗っていてよと言ってく れたので、一も二もなく引き受けたのだ。もともと僕 はスクーターが大好きだ。なにしろ長いバイクとのつ きあいの始まりは押しがけのラビットで、その後もシ ルバービジョンやヤマハのSCIにも乗っている。初期 の国産スクーターで乗り味を試さなかったのは、ジュ ノオ、ジェット号、パンドラの他は、あまり台数が出 なかった銘柄のものくらいだ。発表前から話があった ヤマハのシグナスを写真さえ見ずに注文したのは、ス 一パーカブの出現によって'60年代で消滅してしまっ たスクーターへのノスタルジックな思いからと、現代 のスクーターへの期待があったからだった。シグナス はそういったことを含めて僕の期待を超えるものでは なかったから、その後、初代フリーウェイの登場まで スクーターを欲しいと思うことはなかった。

フリーウェイに気がいったのは速かったからだ。だ いたいフリーウェイの一番の功徳は、以前バイクに乗 っていたオジサンたちを再び2輪に呼び戻したことだ と僕は思っている。このスクーターに僕が感じた"谏 さ"というのは、どうもそういったオジサンたちが、 ついうれしくなって街中を飛ばす光景を多く見ること から得たものではなかったのか。ただし、速いことは 速いのだが、どうもイマイチ完全に惚れるところまで いかなかったのは、まずあの面構えだった。あの顔が バックミラーに映るとそれだけでこっちもアクセルを 開けてしまう。要するに優しさが感じられないのだ。

同じホンダのスクーターで思い出すのがフュージョ ン。これには試乗でだいぶ乗せていただいた。モータ ーショーで発表されたものの、そのときはまさか市販 はしないだろうと思っていたから、実際に発売された ときには少なからず驚いた。これはこういった乗り物 にふだんは興味のない人たちも同じだったようで、試 乗車を家の前で掃除していたら、通りかかった近所の 奥さんたちが足を止めて、「あら、これ遊園地用です か?」と言ったのには、もっと驚いてしまった。

フュージョンはよくできたスクーターだが、僕は長



初登場は'84年、現在も生産が続く長寿車ホンダ・フリーウェイ。丸 みを帯びた外観となったのは'89年から。244ccのエンジンは20ps。

すぎるのが気に なった。渋滞の 中で車と車の間 に直角に入って 直角に抜けると いった裏技を使 うには、どうも あの長さでは… と思ったからだ。 フュージョンを 買ったのけいい が、長くて店の 中に入りきらな いと嘆く仲間も いたりした。

そうこうする うちに登場した 2代目フリーウ ェイは、顔つき

も優しくなり、全体もまろやか、ちょっと乗せてもら ったが先代よりフロントがしっかりしていて安定感も 向上し、これはいいと思ったが、問題は値段だった。 だからクラブの仲間が、「通勤や街乗りにいちばんいい よ」と乗ってくるようになると、飽きたら売ってよと 会うたびに口説いていたのだが、笑ってウンとは言っ

てくれず、もうあきらめかけていたのだ。

ところがこの夏、始めに書いたようなわけで我が家 にフリーウェイがやって来た。手入れのいい仲間が乗 っていたから具合はいい。ところがちょうど仕事場が 御殿場に移った後だから、なかなか乗る時間がない。 ドクターのところへ行くときや、原稿届けのチョイ乗 りにしか使っていないが、こういうときにスクーター は実に便利でよろしい。だいいち着るものや足元に身 構えないで乗れるうえ、荷物はトランクに放り込むだ けというのがいい。加速も昔のスクーターとは段違い で、これならかつてバイクに乗っていたオジサンたち が喜んでアクセルを開けるのも無理はないなと、ニン マリ納得して使わせていただいている。

タイヤも昔の何倍もよくなっているし、結構な速さ で走れるのはなんといってもブレーキがよくなってい るからだと、改めて現代のスクーターを見つめている ところなのだ。といって、さらに新しいフォーサイト やスカイウェイブには今のところ乗ってみたいという 気はない。僕にとってのスクーターは、やはりフリー ウェイくらいの大きさということになるからである。

ところで仕事場が御殿場になったというのは、今ま での秘密工場が手狭になったため、御殿場にあるハラ ダ・コレクションのレーシングパレスの一角に移った からだ。ご存じの方も多いと思うが、ハラダ・コレク ションは河口湖自動車博物館に、*自動車100年の歴 史"をテーマに古今東西のエポックメイキングな車を 展示しているが、修復が終わった車を含めて収容しき れなくなったことから、FIをはじめ、モータースポー ツとレーシングスポーツを御殿場に移して、レーシン グパレスの名で公開しているのだ。したがって東京か

A 自動車の歴史100年 河口湖自動車博物館 477 河口湖自動車博物館:山梨県南都留郡鳴沢村富士桜高原内 Tel.0555-86-3511と、レーシングパレス:静岡県駿東郡り

山町吉久保73-1 Tel.0550-76-6688のパンフレット。入場料は共に、大人:1000円、子供:500円。前者は自動車の歴 中100年を振り返る市販車が中心で 後者はレーサーが全体 両館とも 4 輪車がほとんどだが 2 輪車の展示もある。

ら通うのは大変なのだが、幸い僕は河口湖に7年前か ら家を一軒借りているから、そこから通うことにした。 週4日はそうしているから、このところバイクに乗 る機会は激減した。なにしろ行くときには何かしら荷 物があるから車で行くわけで、そのぶんだけ乗る機会 がなくなってしまったのだ。悪いことに向こうの我が 家から御殿場までは、山中湖の手前から裏道で籠坂峠 のてっぺんまで、須走の立体を過ぎて左へ、富士スピ ードウェイの前を通ってR246への道など、素敵な道が とても多いから、車で通っているとストレスがたまっ ていけない。そこでバカッ速いホンダCB125Tをノズテ ックで整備して御殿場に持ってきてもらった。こいつ に乗ったバイク好きの弟子は、「話に聞いていた以上に 面白い」と言ってくれたのだが、雨が多くて通勤用に 二の足を踏んでいるうちに保険が切れてしまい、現在 は休眠中という情けない状態だ。

それでも通勤で籠坂峠を往復するたびに、バイクな らこう…とラインどりを頭の中に描いていて、本当な ら仕事に行く日なのにBMW R65LSを引っ張り出して 夕方から走りに行ったこともある。最近はシーズンと いうこともあって休みの日にはツーリングライダーが 多い。特にカウル付きに乗っている人は結構速いから、 スピードウェイの前の長いストレートあたりでは、あ っという間に追い越されることもある。だがそういう ときでもLSに乗っていると追いかける気にもならな いのがいい。黄色いグッツィに乗っているときだった ら、まず追いかけていくだろうと思いながら、650cc らしいペースを楽しむのである。

というわけでジンさん会心の作は、調布の我が家に カバーをかけたままの日が多い。「明日はどこかに走り に行こうな」と声をかけると、必ずといっていいほど 雨、その雨がまたよく降り続くうえに、このところ台 風がよく来たりで、まったくツイていないのである。

ところがある日、「10時に河口湖自動車博物館」と言 われたのに寝坊した僕は、外が晴れているのを確認す ると迷わずグッツィを引っ張り出した。家を出たのは ジャスト8時、僕は大切な打ち合わせに遅刻するかし ないかをグッツィにかけたのであった。

の車

●その24:フリーウェイがやって来た かねてから狙っていたスクーターが中沖家にやって来た 今月はこの250ccスクーターに関する話が主題。だが 長いつきあいをしているOHVツインも忘れてはいません



FOR RACING FIRE STORM



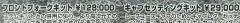


クロスミッション ¥126,000 BOMBER998Hスクラー¥170,000











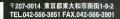


REAL RACING SPIRIT

HONDA VTR 1000F HARC SPECIAL スーパーパイククラス 15位入賞







全国通販致します。業販も致します。コレクトにてOK! 御注文FAX.042-566-3901



タイムトンネル出場

2年ぶりにタイムトンネルに出場した。走らせたの はグリーヴスともう | 台、10年ぶりに走らせる'50年型 のダグラス 90プラスという希少車である。昨年のタイ ムトンネルを見に行ったときは、昨今の不景気を反映 してか出場者(車)も少し減っている感じで、主催者 であるフリーランスプランニングの吉村さんに、「来年 は出ます」と約束していたのだ。

バイク趣味の中でもレース参戦というのはかなりマ ニアックで金もかかるものだが、交通規制から自由に なり、自分とマシーンの限界に挑むというこの喜びは やはり楽しい。しかしそれも自分の出られるレースが あってこそである。日本でもやっと根づいた旧車レー スを下火にしてはいけない。ここはひとつ一度に2台 の英車を持ち込んで、生徒に旧車レースの楽しみや苦 しみ (?) を校長が身を持って示そうという教育的見 地に立ったわけだ。どちらか一台は生徒に乗せてもい いかと思ったが、サーキットライセンス取得とかツナ ギをあつらえるとか、こういうものは準備が大変で、 結局、校長ひとりが楽しんでしまうことになった。

自分で直したエンジンがかかり、走りだすときの感 動は何物にも替え難いが、レースともなればさらにス テージは高い。ましてやタイムトンネルみたいに1964 年以前というほど古いバイクになれば、メカいじりに もかなりの腕前が要求される。特にここ数年は日本の 旧車レースのレベルも上がり、ダサいトラブルでリタ イアする参加車も減ってきたから、あまりへたなこと はできない。少なくとも完走はしたいものである。

こんなことを考えながら何カ月も前からコツコツと マシーンを仕上げていく緊張感は、我々のようなメカ いじりマニアにとってはこたえられない。まさしくバ イク趣味の王道といえるだろう。レースは期限がある し結果も出るから、いろんなことで自分の未熟な点や、 逆に進歩した点があからさまに見えるところがよい。

ところで40にもなって旧車レースなんていう趣味 に入れ込むと、若いときとは違ったことをいろいろと 考えるようになるものだ。まずせっかく何カ月もかけ て準備して走るのだから、レース当日は思いっきり楽 しもうという気になってくる。つまりバイク以外の面 でもサーキットの一日を楽しく演出したくなるのだ。 それは主に食事なのだが、ちょっと凝ってピクニック 気分でいきたい。考えてみてほしい。ノートン・マン クスのスゴいのを持ち込んで、その隣でコンビニのお にぎりやサンドイッチを食べるなんてことが許される だろうか。暴走族のごとく地ベタにしゃがみ込んで、 ツナギを着たままワンカップを飲んだりするのは、大 人の趣味に興じる姿としては貧しすぎる。

豊かな趣味生活は豊かな精神的余裕があって実現す るもので、バイク趣味にしても、それのみを楽しむよ うでは大人とはいえない。だいたい2輪に興味がない 人から見ても、「ああ、あの人は素敵な趣味を持って楽 しんでいるんだなあ」というふうに見られなければ、

オートバイ趣味の地位も向上しないだろう。バイク趣 味に限らず、日本人はすぐにオタク系に走って対象物 のみにこだわってしまうきらいがある。どんなときも 楽しむ姿勢が欲しいものだ。

実際問題こういう全裕は、レースの少なくとも前々 日くらいまでにマシーンが仕上がっていないと出てこ ない。ベテランになるとこのへんのスケジュール調整 にも慣れてきて、パドックでものんびりしている。そ こで一発、アールグレイ紅茶なんかを手間をかけて入 れて飲む。なんてことは若いときには"気障な奴"く らいにしか思わなかったが、最近は妙に憧れる。

例えばこういう話がある。マンクス GPに何年も出続 けている、あるアマチュアレーサーは当然バイク好き だが、ほとんど年に一回だけバイクに乗るのがそのレ ースだそうだ。もちろん毎年同じ車両を走らせている のだが、少しずつ改良されて年々速くなっている。お そらく、毎年、一年をかけて、わずかずつ自分のテー マに従って次の年に備えてマシーンをいじっているの だろう。こういう人がレース当日にコンビニの弁当を 食べるとは当然思えないし(マン島にもコンビニはあ るのか?)、多分他にもふたつくらい相当凝った趣味を 持っているにちがいない。

そういうわけで、今年のウチはちょっと凝ってバー ベキューセットを持ち込んだ。まだまだテーブルやイ スのセッティングに課題を残すが、これから参加する レースごとに我々のパドックは進化し続けるだろう。

不思議なことに、こうするとレースにそんなに興味 のない生徒も見学にやって来るようになる。つまりバ イクのみを楽しむレベルでは、当事者以外は入りにく いのだろう。ビール、ワイン、ウィスキーなど、酒類 も豊富に揃えて宴会気分だ。ひょっとしたら校長が走 っているレースを見逃していたかもしれない。

さてレース結果だが、グリーヴスはビリから2番目、

ダグラスは意外にも4位という予想以上のものだった が、なにより2台とも完走したのがうれしい。私のよ うにへたな乗り手でもレースは楽しめるということを、 実地教育として示したわけだが、思惑どおり来年から は生徒が何人か出場する気配になっている。

"旧車レースにもっと英車を"という目標は達成され つつあるし、会員制のタイムトンネルに新しいライダ 一はバイクを送り込んでマンネリを打破するという良 味もあると自負している。もし人数が集まれば、来年 のタイムトンネルを目指して旧車レーサーを組み立て るクラスなんていうのもやってみたら面白かろう。

さて、来年、生徒が何人も出場するようであれば、 自分はパドックでコック長になって料理に専念するつ もりだ。アウトドアでの飲食をスマートに楽しむには かなりの年季が必要で、メニューの決定、料理の手配 そして分担などを前もって計画しなければならないか ら、今年の"データ"は貴重なものとなるだろう。

それにしても寂しかったのはダグラスで走ったGP クラスで、参加車が10台ぐらいしかいなかった。バブ ル期には、ノートン・マンクスやマチレスG50などの 名車が何台も日本にやって来て走っていたのに、昨今 はさっぱりである。こういうスゴいバイクを持ってい る人は、たまには完調でサーキットを走らせて観衆を 魅了するのが、ある種の義務ではないかとすら思う。 例えば今回最大の見物だった'60年代のホンダとヤマ ハのワークスレーサーにしても、両社がこれを走らせ るだけで、どれだけ金銭と労力を費やしたかと考えれ ば、頭が下がる思いである。過去の素晴らしいものを 現代に復元して温故知新にふける面白さ。これについ ては、日本のバイク界はまだやっとその端緒についた ところだろう。今回の両社のマシーンとそれを整備す る年配の往時の関係者を見ながら、政府もこういうも のを国宝に指定してカネを出すべきだと痛感した。

10年ぶりに走らせた第老科蔵の 珍車 1950年型のダグラス 90プ ラス、 生粋の市販レーサー (350) cc) である (第1回ダッチラン参 加東ノ)。ダグラスは第1次大戦の 前後は英国最大のバイクメーカー だったが '50年代末期にけ迄を消 した。こういう珍重はパーツが手 に入るべくもなく、今回もシリン ダーから上のみオーバーホールし たが、ピストンリングはカワサキ のバルカン400のものを流用した。 同じ水平対向でもBMWとはまっ たく違う英車のフィーリングが味 わえるのは不思議だ。校長はグリ ヴスにかかりっきりだったので. ダグラスは有志の生徒が直した。 この他にもノートンやヴェロセッ ト、CCMといった秘蔵品があるの で、徐々に生徒と一緒に走らせよ うと思う。旧車レースは課外授業 としても最高に盛り上がるのだ。



oer

●'96年1月号

● '98スポーツスター全情報+スペシャル・ハーレー('96年型4軍試験 記/回左解説/メカニズム解説/チューンアップ/日本で製作された XRヘッドのスーパーXR-5の詳細 XRヘッドのスー/「一XR-5の詳細 と試験人'96年型ピューエル/RB のスペシャル庫試験人'96H-D全ス ペック)●BMW R1100シリーズを 総まとめする●新GSX-R750エン ジン全分解●世界ペアーズ選手権● 東京モーターショー etc

●'96年11月号

● 916年 11 月季 ・ オートバイ 意味味素 : 大排残量車 場 (V4・F6・V8比較試験 バボンダ CBR900R F8を取取対策を単立 2 台のスペシャルが900 / カワサロ フライススールが90 可能性 / 少しか活がトリ ディースフール学収表が重文) 申し下をデル・●では予修を募集 ・ 10 回答との・スズキモアメリカ 2 台回音との・スズキモアメリカ ・ チョッパーの新しい世代・etc

●'97年5月号

● 服底比較: ホンダ CR110とドリ ーム50 (1/12にはじまる全7 ページ の同一部分比較/試集/CR110小 の問一般分比較/技典/CR110が セノドリーと150丁ンジンの完全分解 等の) ●短階連載・5クニTMR中 ヤフレターのすべて(第103 構造 とラインアップ)●成ファイナルト ・エンジンの組み立て・その1●フ ークスNSR500に乗る●越乗と解 影、翌年型ビューエル●デイトナジ ●妊典:ヤマハドZ400 etc

●'97年11月号

● 3/平11万 ラ ・ ソッイン特集(下上1000円、ソッイ ンのメカニズムをわかりやすぐ解 数、48年型のハーレーFに、ホングの の歴史とメカニズムの詳細、ティト ナ・ウエボン、(S2,1100円、38年型 アクロマでは、最終回:ヨシムラ プロマペで、最終回:ヨシムラ メルロの本化を表表を記される。 H-Dの日本価格等々)●TMRキャ アのすべて 最終回: ヨシムラ MJNの進化とTMR関連情報● 2 台のチューンドスクーター●試奨と 解説: BMW R1200C — etc -etc

● '98年 9 月号 ●Z1R連想、GPZ~ZZ-R系のチューンアップ(カワサキ2本立て特集: Z1R史、起的Z1R線、Z1-R内 スタム試乗、GPZ~ZZ-R系のカ作チューンアップバーツ、エンジン解験等々) ンかりノハーツ、エクシン肝肢等や/ ・ 38年マン島TT●センテニアルク ラシックTT●アメリカの旧車モト クロス●ミラノ・ターラント●ドゥ カティの改造・第 2回●試験:ヤマ ハ・マジェスティ250ABS — etc

●'96年2月号 ● 186年2月号

→加トオン・スペシャル ココーカル、カスノー・D、アス・イ・D、アス・イ・D、アス・イ・D、アックス・人 A、J C の の ままり を 税 だけまれた オールクワイ・グラス・スクライ) ● 産 取扱い 対域を の モークコック・マッスの 日本の かっぱい カー・スペース アース・スペース アース アース・スペース ア

●'96年12月号

●ホンダ∨4の75年: V4のアピュー から今日まで(その誕生まで/V4の レース史/1982年~86年までの市版 車ヒストリー/エンジンと車体の進 化を追う/8 耐出棚屋を詳細に見

●'97年6月号

●ホンダCBRのすべて:歴史、コ ンセプト、技術解説、600/900/1100 試順、CBR900RRペースのカスタ ム等マ●ファイナルFのエンジン組 ム時ペーファイナルドのエンタン地 か立て、その2 ●ジャパンモーター サイクルフェスタ●以東と解説: ト ライアンフ・テイトナT595、T509 スピードトリブル●番外紙乗:ドゥ カティST2●紙乗:ボンダ・シャ ウ CB 400フォア XR 250 CL50 スズキ・イナスマ — etc

●'97年12月号

●特集・4サイクルのエグソースト システム(排気系の仕事とは? エ グソーストシステム物知り調座、我 が国の騒音規制、アフターマーケッ トプーとその製品、外国軍用、 外国製品、実験と改造その他) ●ミ 外国製品、美味と改造その他)●ミ ラノショー、パリサロン、東京ショ 一出展車●復活したMVアグスタF 4750● 筑波タイムトンネル●ライ ラック小史● 試乗:スポーツスター スポーツ ロードキング —— etc

● '98年10月号

●ツインカム88と歴代H-Dツイン (新型エンジンの紹介と試棄、歴代 エンジンを一望する、Vツイン史、 '99年型ピューエル、アメリカンカス タムの新しい流れ) ●スペシャルバ イク試集(ZRX1100、CB1300、CB 1000、ZZ-R1100) ●ドウカティを 改造する・第3回● 8 制を走り切っ をサンダンスのテイトナ・ウェボン ●センテニアルクラシックTT(2st 編) ●対乗・RMW R1100S - etc

●'96年4月号

● 186年4月号
● 9865×1-770年中心としたらと、
- 7-7707/1100時に保証さ入・7700 の毎年期後/1855・7.9851その 対策に関いている。1905年 ・ 7月07/1100年 ・ 7月07/1100年 ・ 7月08年 7月

●'97年1月号

●ザ・パワー・オブ・アメリカ:レーシング・ハーレー大特集(ルシファース・ハンマーの各世代/ドラッグレーサー/ダートトラック/似年型ハリティジとフルトラ試験)● GPZ900Rのモティファイ(ビトー GFZ900Hのモディファイ(ビトー R&D、ウイニングラン、クラフトマン) ● 4気筒と2気筒、2台のヤフ/18間レーサー●永遠に色あせないだろう、英単が持つ走りといじりの世界:3台のトライトン――etc

●'97年7月号

●国内と輸出、両仕様合計 4台のV TR1000FとTL1000Sを徹底比較 する (メカニズム、シャシーダイナ モの実測、4種の比較試乗) ●ミク TMRキャブのすべて 第2回: と解説: BMW K1200BS●試療: ラヴェルダ・ティアマンテ、ゴース トストライク●ホンダ・ワークスマ シーンに乗る 後編:RC45-etc

●'98年1月号

●GPZ900RとGSX-R1100・購入 整備、改変ガイド(両単の変遣、メ カニズム、カスタムブラン、スペシャルパーツー覧表、カスタムバイク 拡乗等々)●東京モーターショーの 部品館●ヤマハの8刷・4和レーサ 型品館●ヤマハの8前・4前レーサー 一試乗(TRX850、YZF1000R、 TZR250SPR)●試乗と解説:カ ワサキZX-9R●試乗:ピューエル S1W、S3 トライアンフ・サンダ ーバードスポーツ etc

●'98年11月号

●安いから中古車…ではない(中古 甲整備、プロに聞く買い方、空冷4 気筒とのつきあい実例、古きよき英 車の魅力: ノートン・コマンド等々、 盛りだくさん) ●カワサキZのモディファイ (カスタム試集、スペシャ ルバーツ、サスセッティング)●ドゥカティの改造・最終回:スペシャルバーツ●もてぎ7時間耐久レース
●ハーレー・ダビッドソン'99年モ アル日本国内発表 -

●'96年5月号

●ヨシムラ面伝のチューンアップに よるカタナとZ、スポーツスターの 吸排気マッチング徹底テスト、車体

●'97年2月号

●CBR1100XX国内試験(カブとの ●CBN1100人協内試集(パノとの 比較含む) ●試集と解説:カワサキ ZRX1100●今、並列6気筒の味わ いを見直す(Z1300とCBXのエンジ ン分解写真あり) ●ヤマハTRXと TDMにみる車体設計と走りの違い ●Z1~1100系各車用、新発見的スペ シャルバーツ集合●新型ヴェスバ● 試乗:モト・グッツィ・テイトナ RS V10チェンタウロ BMW F 650ST ヤマハランツァ ——etc

●'97年8月号

●特集:カスタムバイク (225psを 出すブラックバード・ターボ、ブラ イトロジックのカタナ、 2台のファ イアーストーム、RC112~116レブ リカ、マンクスレブリカ等々) ●フ リカ、マグリ人レノリカ等4)● ノ ティナルFのエンジン組み立て・機 終回●毎外試集: ビモータVドゥエ BMW R1200C●万能セカンドバ イク9200のプラスオフロード車5 台比数●試集: スズキ・デンプター ホンダ・フォーサイト — etc

●'98年3月号

●'96年7月号

●巻頭大特集:オートバイ用工具に ついて考える(基本工具セット、各 整備用オプショナルツールセット、 特殊工具、油脂類、世界の工量カタ 77株工具、知証項、世界の工具パッ ログ、整備の基本を学ぶ等々) ●リ アショックの適正パネレートを求め る(Z1000MkIIでの実例) ●油外製 リアショックカタログ後属●技聞記念館のクラシックパイクたち:6年 目●就要: ビモータYB11 スズキ RMX250S ホンダEXP-2 — etc

●'97年3月号

TE-610772-11-27-11-010

●'97年9月号

シエスノイザイン ● 続起先表・ハー レー'98モデル●ミクニTMRキャ ブのすべて 第3回: 純正エアクリ ーナーとの相性●GSF1200のスト リートチューン・最終回 — etc

●'98年7月号

●'96年8月号

●大型2気筒スポーツモデルとその ●大型 2 気筒スポーツモデルとその 全方位的楽しみ(ドウカティM900、モ ト・グッツィ1100スポーツ、BMW R1100RS ヤマハTRX850のSTD 車評価とその改造車、島英彦の 4 サイクル 2 気筒を考える等々に…。とに かく50ページを超える大特集 /) ●油 外製チューンドマルチ 3 連発●アレックス・モールトン●試集: スズキ・テスペラード ホンダ XRバハ● TOF FSM/WSB●I異の話 — etc

●'97年4月号

●スズキTL1000S: 詳細解説と内 外間仕様の試乗(技術者インタビュ ー/デザインに見る開発の流れ/メ カニズム解説 3月号のVTR特集 ー/デザインに見る開発の流れ/メ カニズム解説 3月9のVTR持集 と合わせてお読みください)●新雄 で買えるZ1000ポリスをJと比較す る●/ハーレーでない米電数ピッグV ツイン車、タイタン●グリフィスの ボルトオンH-Dカスタ人●参照 ホンダ・ドリーム50 CRM250AR トライアンフT595/509 — etc

●'97年10月号

- クスKR1000の足跡と豊産型 ●プーンストボ10000足師と書座屋 Zの進化(*81、82、83年型のK円1000 を詳細に見る、ゴティエ・ジュヌー 1135日、モリワキのZバーツ復刻、Z ヒストリー、Zとはどんなバイクな ビストリー、 Zとはどんなハイツな の力等々) ●試乗と解説: ドウカティST2 タイタンRMモデルズ・ ゲッコー●酒外試乗: ヴィー・ツ ー・スクアーロ●20年目の鈴鹿 8 耐 とその天来●ヨーロッパとサー ノカップとWSB(毎号掲載) etc

●'98年8月号

●GS/GSX/KATANA:スス キ4サイクルマルチの強化(GS、 GSX競発ストーリー、レース史、カ タナカスタム各種等々)●快勝カタ ナの造り方・最終回●ジョン・ブリ ッテンの太いなる遺産(ブリッテン ッテンの大いなる遺産(プリッテン V1000の試集と解説付き)●ドゥカ ティの改造・第1回●一日で500m を走るだめのスポーツスターの改造 ●T.O.F.●ダイマグ社訪問記● 試集:ボラリスV92C — etc

●遊風社のみに在庫があるバックナンバーのお知らせ。 必ず事前に在庫の有無をお問い合わせのうえ遊風社までご注文ください。

'88年	'90年	6月号	6月号	11月号	'96年
00+	904	7月号	8月号	12月号	904
4 月号	1月号	10月号	9月号	'95年	6月号
7 月号	3月号	11月号	10月号	954	9月号
8月号	6月号	12月号	11月号	1月号	10月号
'89年	7月号	'92年	12月号	2月号	'98年
09#	9月号	924	'94年	3月号	90+
1月号	10月号	3月号	944	4 月号	2月号
3月号	11月号	7月号	3月号	5月号	5 月号
4 月号	12月号	8月号	4 月号	6月号	
	'91年	10月号	5月号	7 月号	
	914	11月号	6月号	8月号	
	2月号	12月号	7月号	9月号	
	3月号	'93年	8月号	10月号	
	4 月号	954	9月号	11月号	
	5月号	2月号	10月号	12月号	

※上記パックナンバーに関しては、汚れや傷、破れのあるものもありますので、こ了強ください。

インターネットで本誌バックナンバーの目次が見られます バイカーズステーションが過去にどん

下記ホームページにて ターサイクル情報とともに バックナンバーの目次一覧や特集の紹介を掲載しています

www.mc.to

the motorcycle web

http://www.mc.to. にアクセスし メニューベーシから MAGAZINE INDEX のベージに進んて下さい

な記事を掲載したかについてのお問い合 わせを編集部に頻繁にいただきますが、 1995年1月号以降につきましては、左の ホームページでご覧いただけます。 これは各種情報サービスを専門とする

ルーベンス・コミュニケーションズTel. 045-924-1103が独自に行っているもの ですので、ホームページについてのお間 い合わせは同社へお願いいたします。 ■本誌バックナンバーの購入につきまし ては、1~3カ月置きに掲載しておりま す本ページをご利用ください。

■バックナンバー購入と予約購読のご案内

バックナンバーのご注文は最寄りの書店へお申し込 みください。直接遊風社へご注文の場合には、下記の 本代に送料(1冊=160円 2冊=320円 5冊以上は お問い合わせください)を添えてお申し込みください。 '91年6月号まで

'91年7月号~96年1月号:775円 '96年2月号~97年4月号:866円 '97年5月早川路

予約職読をご検討ください。年間職読料は10.560円 (12冊、送料サービス)です。年間予約された方には、 オリジナルステッカーをプレゼントいたします。

バックナンバーは希望月号を、年間子約購読は開始 月号を明記してください。また、遊風社へ直接送金な さる場合は、郵便振替が安くて便利ですが、現金書留 でも結構です。なお、一般書店からのご注文は、発売 元の(株日本出版社が直接お受けいたします。

■株式会社液風社

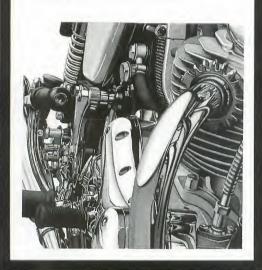
〒142-0062 東京都品川区小山5-14-19 Tel.03-3788-0112 Fax.03-3788-0113 郵便振替口座 00180-9-79044 加入者名 (株)遊風社

■株式会社日本出版社

〒162-0805 東京都新宿区矢来町111 Tel.03-5261-1811 Fax.03-5261-1812

Mail Box

Bikers Station



イラストレーション:藤原正統

完成したはずだったのに

●編集部の皆様ごぶさたしております。 番外読者のモンキーRであります。相変 わらずいまだバイクを購入することなく、 もっかデミオの改造に凝っている始末で す。購入してからこの秋で早2年。その 使い勝手のよさには大変満足しているの ですが、常々もうちょっと走りがなんと かならんかなあと思っていました。"デミ オで飛ばすほうが間違っている"と言わ れそうですが、どうしても以前のスター レットに比べてシャキッとしない感じが 我慢できなくなったのです。そこでモデ ィファイを思い立ち、約1年かけて少し ずつ改造しました。マツダスピードのス ボーツサスペンションキットで足まわり を固め、タイヤを185/60R14へ変更。エ ンジンは吸排気系のライトチューンを施 し、マイクロロンを注入。とどめにエア ロパーツでドレスアップしました。

よーし、なかなか格好よくなったぞ。 走りもけっこう軽快になったし、シフト フィールがイマサンなのは目をつぶると して、とりあえずこれで完成。あと欲を いえば、もう少しパワーに余裕があれば



-Rさんがはまってしまったデミオの改造。 まだまだ終わりはみえそうにありませんね。

なあと思っていた矢先、マツダスピード がボルトオンのスーパーチャージャーキ ットを開発中との情報が飛び込んできま した。ナニッ、最髙出力 | 36ps!? これは すごい、スターレットのグランツアVと タメを張れるじゃないか。しかも敵のド ッカンターボと違ってこっちはリニアな SCだから扱いやすいぞ。あのなまいきな カプチーノにだって負けはすまい。条件 がよければへたなランエボやGT-Rだっ てかもれるぞ! ふっふっふっ…。でも 予価が40万円かあ、ちょっとなあ、う一 ん、どうしよう。…などとまた新たな悩 みが増えてしまったのでした。

10月号のBBVで、長尾さんが私と同じ 理由で件の"NAVI"を買ったことを知っ てうれしくなりました。*XaCAR"9月号 のホットハッチ特集も面白いものでした。 図体のデカさとハイパワーを追求し続け てきた自動車界も、ここにきて少しは小 さい車に目を向け始めたようです。翻っ てバイク界はというと、以前にも書きま したが、250ccクラスのロードモデルが 不振です。大型免許が解禁になったから といって、全部のメーカーがリッターモ デルにシフトしてしまうというのはあま りにも…と思います(貴誌だってそうで すよ。 4 ストミニの特集はまだか!)。

私のように、ちっちゃくて小粋で速い 乗り物が好きな人も多いはずです。そう した趣向を持った人が、車やバイクの世 界をより面白くすると私は考えます。

えっ、は、はいっ、えらそうなことば かり言っていないでバイク買います。い やっ、そのうちに、いっいつか…。

モンキーR

○ドリーム50とCR110を比べた記事の あとは、小さいのをやっていませんね。 でもそれは、よいテーマがみつからない からで、小より大を魅力ありとしている わけではありません。ご安心ください。

純正部品流用講座・続き

● 7 月号で'98ZRX400用トキコ 6 ピスト ンキャリパーはZX-9RB1/B2にボルト オンであることを伝えた者ですが、その 後をお知らせします。

実は、マスターがSTDのままではかな り利きが悪いことが発覚。STDマスター 径は5/8インチ(15.875mm)ですが、当初 は格好のよさをねらって、同径のRC30マ スターを付けようと画策しましたが、カ ウルステーと別体タンクが干渉するので、 そのままではうまくいきません。そこで NC35用のステーとカップをRC30マスタ 一本体に合体させました(こうすれば避 けられる)。しかし結果はよくなく、タッ チは非常にソリッドになるものの、利き は悪いのです。しかたなしにマスタ一径 を14mmに下げ、結局はNC35マスターをそ のまま使うことになりました。ただしバ ンジョーの取り出し角度が異なるので、 いちばん上のホースのみ交換せねばなり ません。SUSバンジョーとメッシュホー スで自作すると、ピストンの小径化が功 を奏したらしく、タッチも利きもなかな かのものとなりました。

さて、ZX-7R、GSX-RII00用のトキコ 6 ピストンキャリパー用バッドを実際に 購入して確かめたのですが、残念ながら '98ZRX400用キャリパーには大きすぎて 装着できませんでした。このZRX400用キ ャリパーのパッドは硬いらしく、削れに くいのです。これも利きの悪さの一因か と思われます。早くリプレイスメント品 が登場することを祈るばかりです。

東京都文京区 谷川弘泰 ○またまた新情報をありがとうございま す。しかし、ブレーキの改造は一歩間違 うと止まれないことに直結しますので、 自分で行う場合はくれぐれも慎重に!

ミーティング報告

●CB-Fオーナーズクラブ

9月20日に静岡県富士宮市 ドライブイ ンもちや″でミーティングを開催しまし た。たぶんFの集まりとしては過去最高 の100台以上という、大盛況ぶりでした。 主催者、各支部長、参加者のあいさつな どの後、一本橋競走や賞品獲得ジャンケ ンバトル、記念撮影などをして終わりま した。時間が全然足りず、次回は泊まり にしようかとも考えています。また来年 必ずやりますので、応援お願いします。 またクラブでは全国の会員を募集してい ます。興味のある方は返信用切手同封の うえ封書で下記までご連絡ください。 〒452-0804 愛知県名古屋市西区坂井 戸町140-3 CB-Fオーナーズクラブ 市川晃都

●DR-BIGオーナーズクラブ

8月22~23日に浜松のスズキ本社にお いてミーティングを行いました。各地か ら16台のオーナーが集まり、開発担当の 方々に、製作段階の苦労話や秘話など興 味深い貴重な話をうかがったり、パリダ カ出場車を外に出していただいたりと、 あっという間に時間が過ぎてしまいまし

た。その晩は浜名湖畔の民宿に泊まり、 翌日は三ケ日近くの林道でダート走行を 堪能し、昼に解散となりました。

当クラブは会員27名で、年会費や規則 はありません。メールでの情報交換が中 心ですが、パソコンがない方でもかまい ません。貴重な情報を共有しませんか。 連絡先:音窪健太郎 〒471-0826 愛知 県豊田市トヨタ町522 第2平山豊和寮 4313 ☎0565-71-2556 EメールOwner -drbig@ml.asahi-net.or.jp

●第10回みちのく旧車ミーティング

7月18~19日、岩手県の七時雨山荘特設 会場に235名が集まりました。前夜祭に 始まり、19日は、デモ走行、人気投票、 お楽しみ抽選会などを行い、盛会のうち に終了しました。このミーティングはク ラブ制で、事前申し込みと経費公平負担 を前提に運営しております。会場使用料 や通信費などを参加者全員で負担するた め、申し込みのない方の入場はお断りし ています。ルールを守ったうえでの参加 希望であればどなたでも歓迎します。年 会費は1000円で、ミーティング参加費は 一泊3食記念品付きで1万円程度です。 興味のある方はお問い合わせください。 〒028-6722 岩手県二戸市福田字稲荷 橋元卓治

●第6回CB-Fミーティングin九州 9月19~20日に熊本県阿蘇大観峰で開 催したミーティングは、台風6号直撃か と危ぶまれたにもかかわらず、19日の集 合時間には霧雨の中63台のバイクが集 まりました。翌日は青空が広がり、HSR九

りの転倒者もなく無事閉会となりました。 来年も10月ごろ開催する予定です。 〒673-0846 兵庫県明石市上の丸2-5-11 CB-Fミーティング事務局 ●第3回九州Zミーティングinオート

ポリス

州サーキットで体験走行を堪能し、ひと

オートポリスで8月16日に開催しまし た Z の集いは、一般入場者500名、オート ポリス入場者2000名という大盛況のう ちに無事終えることができました。当日 は、故真田哲道氏の追悼式を行い故人の 冥福を祈ったあと、サーキットラン、プ レゼント抽選会などで一日を楽しみまし た。今後も、オートポリスのさらなる発 展を願って、単車乗りたちでこの施設を 盛り上げていきたいと思っています。

カ州フミーティング事務局

クラブミーティングのお知らせ

●生誕30周年記念 マッハⅢオーナー ズミーティング in 明石

1969年に産声をあげた500SSマッハIII が来年9月で生誕30周年を迎えます。そ こでひとつの節目として、大阪マッハIII オーナーズクラブ主催により、来年秋に 川崎重工・明石本社にてミーティングを 行いたいと思います。日時などの詳細は 未定ですが、一泊二日(土・日)の予定 です。参加希望ならびに興味のある方は、 宿泊先の定員の関係上お早めに往復葉書 で下記までご連絡ください。なお返信は 来年5月ごろになります。

〒598-0001 大阪府泉佐野市上瓦屋 753-1 220724-33-0373 松浪雅哉

●120円ティーミーティング

日時 毎週金曜日21~22時半ごろ 場所 広島県豊田郡本郷町 R2上り沿





スズキ本社でのDR-BIGの集い。かつてのパリダカ出場車2台と開発担当者とともに感激の記念撮影。



7月19日に行われたみちの〈旧車ミーティングは天候にも恵まれ、第10回記念ということもあって会場を埋め尽くすほどのオートバイが集まり、夏の一日を楽しんだ。

い山陽ドライブイン

自動販売機コーナーにて "パイクをこよなく愛する方々"の交流会をやっています(マナーの悪い方、場音車はだめ)。 II 月27日まで、雨天以分り布温金曜日にいますので、気軽にパイクでお立ち寄りください。目印は、黒のVマックスか、ガンメタのGSX250カタナです。

連絡先: 酒居謙二 ☎040-693-8646 ● '86 VFR750F(RC24) トリコロール ミーティング

日時 11月3日 11時~

場所 箱根・大観山パーキング (椿ライン側)

86年型VFR750Fのトリコロールのみの ミーティングです。なお箱根・足柄地方 の前日の天気予報**登0460-177**で当日の 午前中の降水確率が30%以上の場合は II月8日に延期。雨天は中止。

連絡先: RC24トリコロールミーティング 事務局 上山和彦 〒165-0031 東京都 中野区上鷺宮5-8-8 **全**03-3970-2301 EメールHZE01000@nifty.ne.ip

●第15回スズキツーストローククラブ ミーティング

日時 11月7~8日

場所 スズキ本社

7日はスズキ・ハーテックプラザ (一般 公開はしていません) 見学、8日は竜洋 テストコースでミーティングを行います。 問い合わせ先:スズキツーストロークク ラブ事務局 〒253-0053 神奈川県茅 ヶ崎市東海岸北2-14-28 湘南スズキサ イクル内 雪0467-82-8720(水曜以外の 18時半まで)

●第4回川口ガレージ・フリーマーケット&ガレージセール出店募集

日時 11月8日 9~15時

場所 埼玉県川口市 市営川口オートレ ース場第三駐車場

費用 A (2×3m):3000円 B (2.5×4.5m。I 台駐車付き) :5000円

往復業書またはFAX.でお申し込みください(飲食物は不可)。入場は無料です。 問い合わせ先:日本ボランティア協会 〒332-0031 埼玉県川口市青木5-18-30 全048-257-1031 FAX.048-257-2543 ・第41回ティーブレイクミーティングin 野野湖

日時 11月8日 6時~

場所 滋賀県草津市 琵琶湖湖岸道路沿 い駐車場

コーヒーカップ、防寒具、食べ物などを 持参ください。

連絡先:井端一朗 〒597-0091 大阪 府貝塚市二色4-7-8 ☎0724-30-3108 Eメールi-ibata@x.age.ne.jp

●第5回ビモータオーナーズツーリング 日時 11月15日(雨天時11月22日)

集合 名阪国道 高峰PA:8時、鳥羽市 キッチン・チャオ:11時半

費用 2500円 (量食、有料道路代他) 伊勢路、パールロードのワインディング ツーリングを楽しみ、神宮内宮 "おかげ 横剛" でひと息入れます。静岡県以東か ら来られる方は伊良湖 10時25分発のフェリーが便利です。ビモータオーナーの 方、ご連絡をお待ちしています。 問い合わせ先:ビモータオーナーズクラ

ブ 中川伸次 〒636-094I 奈良県生駒 郡平群町緑ケ丘3-I-9 ☎0745-45-4304

●第20回静岡FMCチャリティー大会

場所 静岡県富士市伝法片宿 139号線 沿い 吉原自動車学校

会費 3000円 (食事、記念品付き) 締め切り済

走行会、コンテスト、トークショー、ス ワップミーティングなど。なお、前回の 収益金で車椅子を I 台寄付しました。 問い合わせ先:静岡FMC事務局 鈴木雅

■バイカーズステーションでは、皆様からの お手紙を待っています。

●メイルボックスは、皆さんの作るページで す。ツーリングの話、自作のカスタムバイク 自復、考えさせられた出来事、その他の書き だいこと、なんでも〇ドです。また、クラブ ニュース、クラブ会員募集、イベント情報な と、皆るんのプラブの活動やニーティングの 生和なアの優秀もお客様と学ない。

と、皆さんのクラブの活動やミーティングの 言葉などの情報もお客せください。 の機能年度の配合し、田月末日までに届いだ 手紙を製タ月1日発売号に載せております で発育を入り、公用月末を贈りのけにします。イベントの内容などは無告日、その申し 込み形日に合わせて早めにご利用ください。 ● 20分 〒142-102 東京版図川区小山-14 18 解記載社 「イカーズステーション局 東西 メイルがシフス係 國 〒417-0801 静岡県富士市大渕1492 -21 ☎0545-36-1792 (20~23時)

●ストリートカスタムandフリーマーケット出店募集

場所 11月15日 9~17時

場所 東京都 多摩テック

費用 カスタムバイクコンテストエント リー料: 1000円

出店料:3000円(2×2m)、I万円(4×4m)

なお入園料が必要ですが、通常1600円が 雑誌を見たと言うと200円になります。 問い合わせ先: JBVAストリートカスタム もしくはフリーマーケット係 〒332-00 31 埼玉県川口市青木5-18-30 2048-25 7-1031

●第147回ラウンドツーリング

日時 11月29日

集合 東関道富里I.C.前サイゼリア: I0 時、香取神宮駐車場: II時半、JR 成田線 滑川駅: I3時半、小林牧 場入り口: I4時半

途中からの参加、帰宅も自由です。

連絡先: GRUPPO. R.S.事務局 平山 🙃 0476-92-4932

クラブ員募集

■ "T.Cどんぐり"は1981年設立のバイ クショップなどを媒介としないツーリン グクラブです。火・水・土・日の各4班 で活動(メインは火・水)しています。 会員13名、平均年齢35歳で、主に京都、 大阪北摂在住のメンバーです。ミーティ ング、ツーリングは月1回で、会報を発 行しています。年をとるにしたがいそれ ぞれの都合で皆で走れる機会が減ってき ました。これではいけないと、リフレッ シュ、若返りのために会員を募集します。 真面目に取り組み、イベントには積極的 に参加してくれる方、男女は不問です。 今回は水曜休日で18歳以上の会社員、 250cc以上の方、ご連絡ください。我々、 年はとっていますが、走り主体で若い方 でも充分楽しめると思います。ただし、 様子見だけの参加者はご遠慮ください。 ☎06-388-7993(21~22時) 松岡仲央

PRESENT

■応募契項 ①希望するプレゼントの番号 ②今月号で面白かった応事 ③所有しているオート バイ 《好きなオートバイ ③内診への希望 ⑥併認誌 『ンイク以外の趣味 ③住所・民名・ 年齢・報話番号、を官製・ガキに記入のうえ、編集部 *12月号プレゼント係*まてお送りください。 総分切りは1月末日です。 当選者の発表は資品の発送をもってかえきせていただきます。



❸11月号P.111で紹介したエプコット☎03-5467-3121が販売するビデ

オ、スーパーパイク世界選手権パート2 (第5~8戦) を5名の方に。

RACE & EVENT INFORMATION

シングル・ツインから空冷4気筒、旧車などの、レース・走行会を紹介する情報ページ

RACE SCHEDULF

エントリーの申し込みおよび詳細についての問い合わせは各主催者まで ●開催コース ②エントリー締切日 ●開催クラス。必要ライセンスに関しては、国際以上 が必要なものに関してのみ記載した。記載のないものについては主催者まで問い合わ せのこと ④エントリー料金 ⑤間い合わせ先 ③一般入場料金(特記なき場合は当日)

11.7/8 舞 州

198日日 (1991年) 198日 (1991年) 198 ●舞州スポーツアイランド ❷締切済 32輪7クラス中一般参加ができ るのはストリートクラス(ナンバー付き車両。 7日:タイムトライアル、 8日:トーナメント戦)のみ ●1万円 ●日本ドラッグレース協会 ☎ 03-3399-2721 ●7日は当日券(2500円)のみ販売、8日の前売りは3500 ■ジェットカーとトップフューエルによるエキシビションのほか、4 輪12クラスによるドラッグレースと同時開催

11.8

'98啓文社 モトルネジャパン

●TIサーキット英田 ②締切済 ③クラシック (MR90、MR125、MR 250、MR500、MRオーブン)、シングル (2VS、MS-1、ES)、ツイン (ACT, MT-1/2), A/+vK(NK+VX9-, DUN-5NK), X-パーライダース(GPマシーン以外、車両無制限。国際/国内ライセンス保 持者) ●2万1000~2万4000円 ●リバーフィールド ☎086-278-6888 →3000円、前売り2500円

11.14/15 波

グランドスラム 4

●筑波サーキット ②締切済 ③シングル(NS-1/2、MS-1/2、2VS、 ES-1)、ツイン(ACT、MT)、ヒュージ1、ヒュージ2、ターミネーター ズ (モディファイド、エキスパートオープン)、タイムトンネル (TT-1/ スポーツスターカップ (883、オープン)、ボクサートロフィー ●2 万8000円、2クラス目以降は2万円 ●ゴールプロジェクト イベント事業部 ☎03-3706-6110 ●3000円、前売り:2500円、バドックパス:2000 円。2日間有効券(パドックパス含む):6500円

11.22 笹 生

SUGOサウンドフェスティバルファイナル'98

●スポーツランドSUGO ❷締切済 ❸シングル (リトル、ノーマル 400/600、スーパーM/FX)、ツイン (リトル、空冷スーパー、水冷スー パー)、TTフォーミュラ (フォーミュラSUGO、SUGO TTF-1、 SUGO TTF-3)、ノーマル (250/400)、ノーマルワンメイク (TRX 850、FZ400)、ライディングスポーツカップ東北ミニバイクレース、SP 125、ST150 ● 1 万8000円 ●SUGOスポーツクラブ ☎0224-83-3127 ⑥850円 ■このレース独自のクラス分け/レギュレーションが多いため、 詳細は主催者に関い合わせられたい

11.28 筑 波

日光チャレンジフェスタinTUKUBA'98

●筑波サーキット 211月18日 290分耐久エンデュランスA(クラスA. J.ストック(ロードタイヤを履いた無改造市販オフロード車)、ターミネー ターズジュニア)、90分耐久エンデュランス日(ターミネーターズモディフ ァイド/エキスパート)、グランプリE(SP12によるスプリントレース) ● 2 万4000円+チーム人数 (1~3人) ×500円 グランプリEは9000円 Gスタッフ ☎03-3313-7676 G無料

CIRCUIT RUN

ここでは車両別、もしくはタイムによるクラス分けなどによって、シングルおよびツインや旧車、空令4気筒、ネイ キッドなどが出走可能な走行会を紹介する。※は、当日午前中に料金別途で講習会があることを示す。 ●開催コース ②走行時間 ②必要ライセンス ①料金 ③参加定員 ③問い合わせ先

筑 波

● 筑波サーキット ②14~16時 ③不要 ● 1 時間: 1 万5000円/2 時間: 2 万8000円 ◎70名 ③ファンブランニング ☎045-985-1127 ■サーキット初心者大飲 迎。たっぷり走れます。

11.11 エビス

●エビスサーキット ②30分×3回 ③不要※ ●1万円 ●50名 ⑤マエダコレー シングサービス ☆03-3326-5060 主催:エビスサーキットラン事務局 ☆0243-24-2972 ■ライセンス取得料:2万5000円

11.11 給 鹿

●鈴鹿サーキット南コース ②20分×3回(フリー走行のA/Bクラス)、20分×2回 (先導車付きのCクラス) ⑥不要※ ◆A/Bクラス: 1万3000円、Cクラス: 9000円 ●計80名 ●クシタニ名古屋店 ☎052-522-0749 ■125cc以上のストリートバ イク。経験者のAクラスのみ、SP250、N250、NKレーサー可(GPレーサーは不可)

11.13 もてぎ

●ツインリンクもてぎ @30分×2回 @不要 ●1万円 ●50名 ●マエダコレー シングサービス ☎03-3326-5060 協賛:ホンダレーシング ■ホンダ製ならば車両 制限なし

11.28 エビス

●エピスサーキット ❷30分×3回 ●不要* ●1万円 ●50名 ●マエダコレーシングサービス ☆03-3328-5060 主催:エピスサーキットラン事務局 ☆ 0243-24-2972 ■ライセンス取得料: 2万5000円

11.29 セントラル

●セントラルバークミネサーキット●20分×3回●不要●175200円●100名●レイステック内ピグスープ事務局☎082-285-1582■125cx以上のロードタイプ(MH80とロードタイヤ付き125cx以上のオフロード車可)、初心者と経験者のクラス 分けあり。4周×2回の体験走行(参加費:3000円)もあり。

11.29 TI

●T|サーキット英田 ❷20分×2回 ❸不要※ ●8000円 ❸80名 ③T|サーキット英田 ☎08887-4-3311 ■250cc以上のナンバー付き車両。同日のT|ロードレース選手権の観戦料を含む。同日に4万2000円でライセンス取得可

12.1 筑 波

●筑波サーキット ②30分×2回 ③不要※ ⑤1万5000円 ⑤70名 ⑤マエダコ レーシングサービス ☎03-3326-5080 主催:チームアイビー金城サイクル ☎ 0489-56-2780 ■ライセンス取得料:2万3000円

晩秋にホンダが送るイベント3つ

●11月3日13時から東京・青山のホンダ本 社1階にあるウエルカムプラザ青山で、スー パーカブユーザーの一般参加が可能なミーテ ィング、"第2回カフェ・カプ・パーティ in 青山"が開かれる。個人所有のファッショナ ブルカブの展示やトークショー、参加者によ



るカスタムカブとファッションのコーディネ イトコンテストなどが行われる。参加は無料。 問い合わせは運営事務局☎03-5470-3990へ。 ●11月7~8日の2日間、鈴鹿サーキット☎ 0593-78-1111で "オールホンダ感謝デー" を 開催する。F1初優勝マシーンのRA272やRA 301、2輪では世界GPで日本人で初優勝した 高橋国光らによるRC各車のデモ走行など、数 百台に及ぶ貴重なマシーンが見られるほか、 秋に登場する新車も勢ぞろいする。なお、東 海・近畿地区の2/4輪の各ホンダ販売店で 配付されているチラシを持参すれば、10人ま で入場料無料 27種の乗り物が乗り放題のチ ケットが40%引 (大人: 4200→2500円) にな る。また、ホンダ創立50周年記念の"ありが とう展"が鈴鹿製作所で同日開催される(サ -キットより無料シャトルバスの運行あり)。 創業以来のホンダの歩みを、映像や、パネル、 レーシングマシーンなどの展示で紹介する。 ●11月22日には*オータム・イン・ジャズ・ アット・ホンダ"と題して本格的なジャズラ イブコンサートがホンダ・ウエルカムプラザ 青山203-3423-4118で開かれる。ボーカル に新進の小泉泰子のほか、ピアノ、サックス、 ベース、ドラムに、定評ある奏者を招いて秋 にちなんだジャズの名曲の数々を2時間にわ たって届ける。14~16時、入場無料。



BMWの75周年記念イベント

●BMWがモーターサイクルR32を発表して 以来75周年を迎えるが、11月7~29日にかけ て、国内の一般公募により集めたBMWモー ターサイクルの名車を東京・北青山のBMW スクエアに展示する *BMWヒストリックモ ーターサイクル展"が開催される。これに先 取けて、11月5日同スクエアにおいて BMW ライダーズフォーラム"が開かれる。山田純、 永山育生の両氏を招いて、歴代車種のメカニ ズムに触れつつ現機種につながる機構や乗り 味、楽しさについて、スライドと実車を見な がらトークショーを進める。すでに参加者募 集は締め切り済みだが、問い合わせはBMW ライダーズフォーラム係会03-3403-7256へ ●記念イベントの一環として、11月17日14時 から東京・青山の機械産業記念館で、BMW ジャパン主催による *第8回 日・独交通安 全フォーラム"を開催する。日本における大 型2輪車の社会的認知度の拡大をテーマに、 ドイツの規制緩和の歴史、安全対策の分析な どを紹介しつつ考えようというもの。独・二 輪車産業協会事務総長のフーバート・コッホ 博士をキーノートスピーカーとして招き、山 田純、有馬洋一、吉村秀實各氏のほか、官公 庁、交通安全団体、研究所関係者など約180名 を招待。参加者全員によるディスカッション なども予定されている。一般参加者30名を募 集中(11月6日締め切り)。詳しくは日・独交 通安全フォーラム事務局203-3403-7256へ。

第1回バイカーズスクエア

グランドスラム4が11月15日に筑波サー キットで行われるが、そのサーキット内バド ック奥芝生席で、第1回カスタムショップ・ アンド・メーカー・ミーティングが開催され る。カスタムマシーンや'98全日本ロードレー ス参戦車両など多数の展示のほか、パーツ即 売会 お楽しみ抽覧会など企画盛りだくさん を予定している。現在、協賛ショップを募集 由 11月5日までにバイカーズスクエア事務 局会03-5322-4895まで問い合わせのこと。

ビューエルのイベント

中部地方のビューエル契約正規販売店8社 9 拠点によるビューエル・ディーラーズ・オ ブ・中部が主催する トライ・アンド・アタ ック in 中部"が、11月15日に愛知県南設楽 那のオートランド作手アルトで開かれる。参 加資格はビューエルオーナーまたはビューエ ルに興味のある人。参加費は3000円。バーベ キューパーティやライトニングX1の試乗会 などが予定されている。詳しくは事務局(オ -トセンターヤマダ☎0566-81-0197)まで。

チャリティー部品交換会

第5回チャリティーフリーマーケット部品 交換会が、11月22日に埼玉県大里郡岡部町の 本郷グラウンドで催される。早朝の4時から 12時までで、小雨決行(雨天は23日に順延)。 出店費用は2000円で事前に業書で申し込む こと(当日受け付けは2500円)。入場料は500 円。詳しくはレストアヤマモト(埼玉県大里 郷岡部町山河707 ☎0485-85-2452)まで。

ジムカーナ、最終戦とレッスン

'98年度の最終戦となるSPE-JTCジムカ ーナライディングスポーツカップ第4戦が、

徳島県名西郡の石井自動車教習所で12月13 日に開催される。クラスは、A:400cc以下、 B: 400以上750cc未満、L: レディス、M: 750cc以上, NK4SS: NK4気筒400cc以下、 E:大会事務局認定のエキスパート。改造は 可能だが詳細は問い合わせること。参加費用 は3000円。申し込みは12月9日までに、住 所、氏名、年齢、電話番号、血液型、参加バ イク、イベント名を明記のうえ葉書でTGC事 務局(徳島市金沢1-8-15-644 20886-64-69 77) まで、当日参加も若干名受け付ける。

レース前の11月22日に同教習所でライデ ィングレッスンを実施する。今回の課題は、フ ロントサスを理解する"で、ビギナーにもわ かりやすいように、セッティングにおける作 動変化から、実際のトライ・アンド・エラー による走行実験など、考えながら楽しめる内 容。7時半~16時半までで、雨天決行。費用 は3000円。申し込みは11月18日までに上記レ ースと同じ専項を記入のうえ TGC事務局まで。

大阪城の膝元でモトクロスショー

今年のジャパンスーパークロスは先月号で お伝えしたように中止となったが、"アリーナ クロス"の名で12月19~20日に大阪城ホール で別種のイベントが行われることになった。 日本初の屋内モトクロスショーとなるこの大 会は、照明や音楽などの演出を凝らした大会 になるという。観客数約8000人と小さめな会 場なので、ライディングを間近に見られると いう。AMAライダーのダグ・ヘンリーやジョ ン・ダウドも参戦。チケットは全席指定の 7000円。チケットびあなどで発売中。アリー ナクロス公演事務局 206-233-8880。

ドゥカティ・ジャパン、正式に日本でお披露目

ドゥカティジャパンは、すでに6月に会社 を設立、2カ月半後の9月1日からは各ディ −ラーへの配車業務を行っている(パーツ、 サービス、クレームなどについては、現在は ムラヤマモータースが行い、来年から順次切 り替えの予定という) が、10月2日、日本国 内における正式なプレス発表会を行った。こ れには本国からドゥカティモーター社代表取 締役のフェデリコ・ミノーリさんも来日、し かもオペラ歌手数名を伴い、会場に1時間近 くも彼の素晴らしい歌声を響かせるという力 の入れようだ。また来賓の筆頭としてイタリ ア大使が祝辞を述べるなど、イタリアという 国の、この新会社への期待もうかがわれた。



ドゥカティモーター社代表取締役のフェデリコ ノーリさんと、流暢な日本語を操るドゥカティ ジャパン代表のカルロ・ザンボットさん。

BMWナショナルジャンボリー'98開催さる



禁殺ステージではドイツ民謡のパフォーマンス-

BMWライダーにとって毎年恒例、かつ最 大のイベント "ナショナルジャンボリー" が、 去る10月3~4日に長野県の女神湖で開催 された。これはBMWジャパンが後援する組 総 RMWモーターサイクル・オーナーズク ラブ (会員数約2000名) が主催するものだ。 今年は女神湖畔の特設会場を舞台に、ガーデ

ンパーティ、R1100Sをはじめとするニュー モデルの試乗会、ミニライディングクリニッ クなど、盛りだくさんの内容で行われた。パ ティ会場ではシルバーのマグが記念品とし、 て全員に配られ、BMWらしくドイツ直輸入 のビールで乾杯。全国から集まったおよそ 600人のビーマーたちが懇親を深めていた。



広大な駐車場には各ショップから特売テントも。

PROFESSIONAL RACING

業務拡張にともない、2輪、4輪を問わず 車両の販売から車検整備までを行う モータースポーツ総合メインテナンスガレージを 東京都足立区にオープン!

ORIGINAL EX-SYSTEM FOR NINJA



GPZ900R FULL EX-SYSTEM TypeR ¥198,000

ニンジャ"の名で観1.まれ、不変の人気を 誇るGPZ900R 。 当社はこの名車のためのEX システム開発に着手。多くのニンジャオーナ 一が、すでに計外製品に交換しているため、 次なるマフラーに求められるものは何か?と いうテーマに着目。我々が出した結論は *絶 Mith Me ODICINAL EV-SYSTEM LIST

- MATERIA MARS	OHIGHNAL EX STOLE	an Liet
X4	-4-2-1フルEX (カーボン)	¥165,000
CBR1100XX	-4-2-1フルEX (カーボン)	¥215,000
	4-2-1フルEX(アルミ)	¥165,000
CDDOODDD.	_1_2_17#EV(+_+f*z)	¥ 165 000

CB1000SE----4-2-1フルEX(カーポン) ¥215 000 4-2-1フルEX (アルミ) ¥ 165.000 CB1300SF---4-2-1フルEX(カーボン) ¥165,000 CB-F Series-4-2-1フルEX(カーボン) ¥215.000

(750,900,1100) 4-2-1フルEX(アルミ) ¥165,000 CB400SE-----4-2-1フルFX(カーボン) ¥128.000 VTR1000F---2-1-2フルFX(カーポン) ¥ 185 000

対性能"でした。ボアアップを始め、徹底し たチューンナップが施されることが多い車両 のため、様々な仕様に対応する4-2-1集合方 式を採用。絶妙なバイブワークでバンク角を 確保し、2個のドレンボルトとオイルフィル ターの脱着も可能としました。エキバイには 錆に強いステンレス材を選択し、薄肉化によ る軽量化を実現。待望の「ニンジャ用エグゾ -ストシステム タイプR: が誕生しました。

GPZ900R Fサスダンバーキット好評販売中! 純正のアウターチューブに、独自のダンバー ロッド、スプリング、インナーチューブを組 み込むことで、Fフォークのクッション性能 が向上します。イニシャル及び、ダンピング 調整機構付きカートリッジの採用でレース等 にも幅広く対応します。 価格: ¥136,000

■US ERION RACING EX-SYSTEM LIST - スリップオンブラック

¥ 96 000 VTR 1000F スリップオンチタン ¥156,000 CBR1100XX-アルミ+ステンフルEX ¥126,000 チタン+ステンフルEX ¥156,000 スリップオンブラック ¥ 96.000 スリップオンチタン ¥ 156.000 CBR900RR-アルミ+ステンフルEX ¥126,000 チタン+ステンフルEX ¥156,000 スリップオンブラック ¥ 65,000 CBR600F-アルミ+ステンフルEX ¥126,000

チタン+ステンフルFX ¥156 000

※With Meでは、USエリオンレーシング計製パーツ全般の輸入代理店として各種パーツをお取り扱いしています

■With Me ORIGINAL PARTS

CB1300SF

CB1000SF

ブレンボキャリバーサポート、オリジナルオイルクーラーキット Fサスダンバーキット、D-CBSキャンセルキット CBRIIIOXX CBR900RR ステアリングダンパーキット、バックステップ、サイレンサーステー、オリジナルシート

バックステップ、Fサスダンパーキット、リアリンクキット、オリジナルオイルクー Fサスダンパーキット、17インチホイールポルトオンキット、ブレンボキャリパーサポート、強化クラ ッチ、バックステップ、オイルクーラーキット、Fサススプリング、サイレンサーステー、ステアリン

CB-F Series リアアーム、オリジナル足まわりキット

各車種チタンコートスクリーン発売開始!

THE OTHERS

□2輪部門では、エンジン、サス、キャブレターのオーバ ーホールからレーシングパーツの販売まで行っております。 また、新車はもちろん、タイヤ販売から車検整備なども行っ ています。さらにスペシャルパーツの販売に関しましては、 ブレーキのフィッティングから各種輸入パーツ、カスタム ペイントに至るまで通信販売でのお届けも承ります。

□4輪部門ではN1レース車両のメインテナンスを筆頭に、 ロータス、ボルシェ及び国産車などスポーツカー輸入車販 売、車検整備、チューニングを行います。タイヤ販売・交 換では20インチホイールまで対応し、モータースポーツの 総合メインテナンスガレージとして活動しています。

■CBR1100XX (新車即納)

■'98 CBR900RR、'98 VTR1000F(予約受付中) ■ロータスエリーゼ(新車即納)

取扱店 NAPS、D'S、RSタイチ、ドライバースタンド2輪館、ライコランド、CAPTAIN

電話で 全国通販 OK!

①電話で在庫確認 ②銀行振込または、現金書留 ③入金確認後、即日発送 ※代金引き換えも承ります

FROM With Me

あなたの愛車のこ機嫌はいかがでしょうか 快走していたマシーンが、知らず知らずの - ダウンしてしまっていることはよ くあることです。一度エンジン、シャシー オーバーホールを試してみませんか。CB-F カタナ、ニンジャを中心にメーカーを問わす どんな機種でもOK、お気軽にこ相談下さい

ウィズミー プロフェッショナル レーシンク

〒123-0864 東京都足立区廃浜 7-11-3 TEL: 03-5838-7397 FAX:03-5838-7398 OPEN 10:00AM~20:00PM/月曜定休



GSX-R1100 '93~'96アクボビッチダエンフルチタン ………定価¥151,000→特価¥105,700 CBR1100XX オーリンズリアショック ……定価¥119,000→特価¥83,300

XJR1200/1300 E/15 M-FORCE ………定価¥145,000→特価¥101,500 TRX850 OVER FCR++7410

……定価¥129,000→特価¥90,300 YZF1000R OVER USAタイプ3

……··定価¥120,000→特価¥84,000 GPZ900R ベビーフェイス UPタイプ

………定価¥165,000→特価¥115,500 GSX-R750T '96~ USヨシムラチタンサイクロン ………定価¥300,000→特価¥210,000 ZRX400 EUD#ZERO

………定価¥93.000→特価¥65.100 ZRX1100 テックサーフ オールステンカーボン 4in1定価¥148,000→特価¥103,600 XJR1200 ノジマファサームプロRチタン

……定価¥178,000→特価¥124,600 VTR1000F モリワキアノダイズドチタンUP ······定価¥160,000→特価¥112,000

ZXR750 '91~'96 BEET ステンカーボン ………定価128,000→特価¥89,600 ザンザス BEET ナサートRRチタンカーボン ………定価¥123,000→特価¥86,100

ゼファー1100 ベビーフェイス UPタイプ ………定価¥155,000→特価¥108,500 ZRX1100 ベビーフェイス

………定価¥150,000→特価¥105,000

CB1000SF ベビーフェイス ………定価¥150,000→特価¥105,000

ZRX400 '98 ビートナサートR ……定価¥103,000→特価72,100

GPZ900R ベビーフェイス UPタイプ ………定価¥165,000→特価¥115.500 CB400SF バージョンR/S SP忠男 スーパーコンパット 2テール

……定価¥178,000→特価¥124,600 VTR1000F OVER ストリートカーボン ……定価¥165,000→特価¥115,500

ZZR1100 SP忠男 スーパーコンパット 2テール ……··定価¥178,000→特価¥124,600 GPZ900R ツキギ アレーテデクスターステンアルミ

………定価¥145.000→特価¥101.500 GSX-R750T '96~ USヨシムラ チタンサイクロン ······定価¥300,000→特価¥210,000 XJR1200 ヨシムラサイクロン ……··定価¥99,000→特価¥69,300

<u>ஈன</u>ி/•⊐=– ショック アブソーバー

O MILLIAM TO

HONDA CB400F.CB750.CB750F2.CB750F.CB900/1100F CB1100B CBX1000 CB1000SE KAWASAKI Z250LTD,KH250,KH400,Z400LTD,KH500,750SS, Z250FT,400RS,Z400/Z400カスタム,Z650F, ゼファー400改,ZRX400,ゼファー750/1100,Z1300, EL250エリミネーター、Z400FX.Z750GP.750RS. Z750F.Z750FX1.Z1.Z900.Z1000.Z1-B.Z1000MK II. Z1000J,Z1000R,Z1100R,Z750FX, ZL750/900エリミネータ

VAMAHA RD250/350/400,XJR400 (S/R/R2) ,SR400/500, XJ750A/E,GX750,XS750,FZX750,XJ400/D SBX400/600 V-MAX1200

GSX250/400S刀,GS750/E,GSX750S刀, SUZUKI GSX1000/1100S7J,GT380,GSX250/400E,GS400/E, GS1100/G,GS1100L,GS1100G

V32,000→特価¥27,200

CB250/400T.CB250/400N.CB250/400D

¥29,000→特価¥24,650

-ノーシング1ピースキャリバー (ドカ・ワークスチーム使用)

1台分 2ケセット → ¥720,000 ノーシング異形4POT

キャリバー(削り出し)。 ▶ 1台分(2ヶセット) ★ 大福!

サポート付 ▶セット販売のみ

¥210.000→¥124.500 ●ストリート4POTキャリバー (アルミ鍛造) (キャスティング)

2ヶ¥50,000→特価¥40.000 19

Newラジアルポンプ ¥50.000→特価¥39.500 16¢削り出しクラッチマスター ¥68,000→特価¥61,200

RACING CP3125-2(16¢~19¢) 機械式・ストップスイッチ付



超級精通

本物を!!

機械式ストップスイッチ無CP3125-2 (16φ~19φ) (時 31,840 ※その他、ブレーキ・クラッチマスターシリンダー CP4125-2(16¢~22¢)ブレーキ¥79,700→ 傳 71,730

(ラジアルポンプ)

●ロッキードキャリバー

关标剂(A800)



▶ CP4484 (アルミ削出し4ポット) ※左右セットパット付 定面×169,700 超特価¥127,000



▶ CP3369 (4ポットパット付) ※左右セット 超特価¥112.200



超特価¥23.840

※城西オリジナルステンレスパットピン 2・4・6ポット用 各1本¥650

特価中 ● ドゥーモマグネシウムホイル

取种	通合車機	サイズ	10215	領市
			1 単記スクロッド 単単語	\$17E / 11 200FB UT 1 18 000FBT1
Ducati	400SS 750SS 900SS SL 851 888	F3.50-17 R4.50-17 X.U R5.00-17	**v258.000	前年式車ではフロント シャフト様17ミリ専有リ
	M400 900	R5.50-17		
		F3 50 17 R4 50 17	"¥268,000	
	916 748	F3 50-17 R5 50 17 X 4 R6 00 17	¥243 000	
ヒモータ	DB1-SB	F3.50 17 R5.00 17	""¥258.000	
ホンク	CBR900RR 92 93 94 95 96-97.	F3 50 17 R5 50 17 又以R6.00 17	**¥258 000	
	CBR1100XX	F3 50-17 R5 50-17 R6 00-17	**v263.000	
	RC30 45	F3 50 17 R550 173 : R500 17 R045	¥243 000	
	VTR1000F	F3 50 17 R5 50 17 VLL R6 00 17	"Y258.000	
カワサキ	GPZ900日 A7以降車周	F3 50-17 R4 75 17 -244 R6 50-17	"Y258 000	リヤ550 179イスタ装着の協 介は対点のオフセートスフロセ ト 契約99500 か必要了
	2ZR11000 8 0 ZZR1100D	F3 50 17 R5 50-17 R6 00 17	"Y258,000	1040084917
	ZRX1100	F3.50 17 R5.50 17	"Y268.000	
	ZX-9R	F3 50 17 R5 50 17 2 (4 R6 00 17	"Y263,000	
224	GSXR750 88-89-90-91 92-95-96-97	F3 50-17 R5 50-17 Z 3 R6 00 17	**¥258 000	
	TL1000S	F3.50 17 R6.00-17	"Y258,000	
	GSXR1100 89 92.93-94 95-96.	F3 50 17 R5 50 17 ZLIR6 00:17	**¥258.000	530サイスのチェインか 公券です
	GSF1200	F3.50 17 R6.00-17	"Y258,000	
ヤマハ	OW 01	F3 50:17 R5 50:17 X iz R6:00:17	"Y258,000	530サイスのチェインか 出費です
	FZR1100 89.93.94.95	F3.50-17 R5.50-17 V (4R6.00-17	"Y258,000	

(AUSINASA)







メーカー	車名	ホースサイズ	コアサイズ	価格
ヤマハ	XJR1200 V-MAX ~95 XJR400 SRX 4/6 1型 SRX400 ~89 SR400/500	#8 #6 #6 #6 #6 #M出し#6	11in 13段 45in 13段 9in 13段 4.5in 10段 4.5in 10段 4.5in 10段	¥65.000→特¥45.500 ¥79,000→特¥55.300 ¥52.000→特¥32.900 ¥47.000→特¥32.900 ¥41.000→特¥32.900 ¥47.000→特¥32.900
カワサキ	#7 7 - 400/750 Z750GP #7 7 - 1100 GPZ900R GPZ900R GPZ900R Z1000R/J Z1000R/J Z1-2,Z1R,Z1000MK2 GPZ1100F,Z1100GP	#6 #6 #6 #6 #5 下出し#8 標出し#8 #8	9in 13段 9in 10段 9in 13段 4.5in 13段 9in 13段 9in 13段 9in 13段 9in 13段 9in 13段	V52,000—48 V36,400 V49,500—48 V34,650 V56,000—48 V39,200 V52,000—48 V39,200 V55,000—48 V47,600 V65,500—48 V47,600 V65,000—48 V45,850 V65,000—48 V45,850 V65,000—48 V45,500
スズキ	GSX1100S刀 GSX1100S刀 グース350	#8 #8 #6	9in 10段 9in 13段 4.5in 13段	¥63,500→## ¥44,450 ¥65,000→## ¥45,500 ¥54,000→## ¥37,800
ホンダ	CB750F CB900/1100F CB900/1100F CB900/1100F New CB750 CBX400 CB400F	#6 #6 #6 #6 #6	9in 7段 9in 7段 9in 10段 9in 13段 9in 10段 9in 10段 9in 10段	¥85,000→48 ¥59,500 ¥58,000→48 ¥40,600 ¥60,000→48 ¥42,000 ¥62,000→48 ¥43,400 ¥63,000→48 ¥44,100 ¥54,000→48 ¥37,800 ¥58,000→48 ¥40,600



USAタイプ-II (JMCA,レ-(カーボンサイレンサー)

CBR1100XX.V-MAX1200, '98ZZR1100 (D型) ······ 定 ¥170,000 X4·····定 ¥135.000 98CBR900RR,YZF-R1,YZF1000R,XJR1300/1200. 98ZX-9R,ZRX1100,BIG-1,FZ750,V-MAX1200,FJ1200,

ZEPHYR750.ZX-9R('96,'97) ······定 ¥120.000 YZF600R······定 ¥1.00.000 CB400Four,FZ400,INAZUMA ······定 ¥90,000

CB400SF,XJR400,IMPULSE400,ZRX400, ZEPHYR400/ x -----定 ¥88,000

…その他オーバーマフラーTFI下さい

△ ●ライディングステップ 10%OFF ZEPHYR400-ZRX400-NSR250R ~400cc ¥25,200 ×28,000 ¥25,200 ¥33.800→ ¥30.420

*Œ記紅尹記∐弘*Ⅹ ●ライディングステップ

MOTOR SPORT ENGINEERS

• GPZ900R ステップキット

¥24,000 XJR1200 ステップキット

Y IR LOOK OR LOOKE

• XUNTECC: ¥54,000 • ZEPHYR1100 ステップキット ¥56,000

• ZEPT11.... • GPZ900Rマウントブレート ・ Y98,000



BEET 三人7 モリクキ お問い合わせ下さい。

色々特価販売中ですので、 お問い合わせ下さい。

〈世田谷店〉(火曜定休日) ₩03-3323-3441~2 FAX03-3323-3442 6-0043 東京都世田谷区松原1-56-25



RS 50 17 X 12 R6 00 17 F3 50-17

●送金先は、世田谷店又は立川店へ。●注文方法は、メモ用紙に品名・サイズ・色・車種・年式・お客様の電話番号を記入の上、 代金と共に現金書留でお送り下さい。

〈立川店〉(火曜定休日) ₹042-525-7762 FAX 042-525-7763 190-0013 東京都立川市電士見町6-48-30

東京パーツ城西 1F(ドリ-(立川店)新店舗 2F(店舗)

ーム総西、駐車場

営業時間/平日10:00AM~8:00PM(日曜・祭日10:00AM~7:00PM)

Baby Face

サイビー フェイス インラー	1
e ZZR1100 TypeC、D ···特¥136,950	1
• GPZ900R ······**\$¥136,950	1
• GSX 1 100R '89~'92 ···特¥136,950	1
•GSX1100R '93~'96 ····\$¥136,950	1
• CB1000SF ··································	
• XJR1200	1
ZEPHYR1100 BSプレート付き 特¥131,750	4
CBR900RR	
• ZX9R ····································	
● GSX 1 100S刀 ······特¥124,500	
• TRX850	
● GSF1200 ·····特¥124,500	
CD71100E'95~	

• ZXB750 '91~ ·



• G	PZ90	OR 4in	11	 14¢	20.	350
• Z	EPHY	R750		 特¥1	24	500
• Z	1			 特¥1	24	500
• Z	RXII	00		 榜¥1	24	500
• 0	BR11	OOXX		 特¥1	36.	950
• G	SX-R	750 '9	6	 特¥1	36.	950
۰۷	TRIO	00		 特¥1	45	250
• X	4			 特¥1	24	500
• Z	RX11	00 up	type	 特¥1	24	500
۰F	Z750			 19¥1	24	500

STRIKER ●ストライカー手曲げシリーズ ※スリップオンは続く

¢110

100

≠110

#110

ø 110

ø 110

■インペリアル 送料別(¥800)

特¥78,400 特¥78,400 特¥78,400

特¥81,600

特¥78,400 特¥78,400

特¥70,400 特¥72,000

ZEPHYR1 100

Z400FX UP-Type XJR1200 UP-Type Z1,Z2 UP-Type

GSF1200 GPZ750/900R

GPZ900/750R ZEPHYR1100 CB1000SF GPZ1100 ZRX1100

GSF1200 ZEPHYR400

AUTO MAGIC

●オートマジック

フロントオフセットスプロケット

各種¥16,000 (★印は¥21,000) 単品の制作は承っておりません

X.JR400

右出し4・ GPZ1100

3SX1100,7507J ≠100

UP-Type CB1100F UP-Type



センタースタンド可、オイル交換可、 マフラーステー付、B/S必要

マフラーステー付、B/S必要

マフラーステー付、B/S必要

センタースタンド可、ノーマルステップ可、 右タンデム不可、マフラーステー付 B/S必要、タンデム不可 マフラーステー付

マフラーステード センタースタンドの、オイル交換可 センタースタンドの、オイル オイルフィルター交換可 センタースタンドの センタースタンドの センタースタンドの エクタースタンドの センタースタンドの エクタースタンドの エクタースタンドの オイルスイルフィルター空間の センタースタンドの オイルスイルフィルター空間の センタースタンドの、アンダーカウルの オイルスイルフィルター空間の センタースタンドの、アンダーカウルの オイルスイルフィルター空間の センタースタンドの

20%0FF

C8400SF ZRX400

ノーカウル可 一交換可

ZESHYAVSO ZJR1200 ZZR1100 CBX1100XX

Z1.Z II. カタナ条 Z1.Z II. カタナ系 S20.177 12mm NINJA.Z1000J円系 NINJA.Z1000J円系 530.167 8.10mm C8750~1100F.CBX1000系 530.177 10mm

*CBSO-1100F.CBX1000系 539-177 10mm *CBSO-1100 02x1006至88余 530-177 12~15mm填整可 *X400FX系 近日急走 520-16T 10 15---

その他オートマジック製品、取り接えております 詳しくはTEL下さい。

¥51,000

¥60,350 ¥85,850

¥60,350 V85.850

¥60,350 ¥60,350 ¥60,350 V85,850 V85,850 V85,850

・・その他の製品もお問い合わせ下さい。



	15%0FF
イル交換句	##¥118,150

#¥127.500

#¥101 150

₩131,750

₩127,500

₩¥118,150

\$\$¥123.250 #¥140.250

13¥140.250

技A T

特¥78,400 特¥80,000

特¥81,600 特¥78,400 特¥70,400

特¥70.400

	Marine Contract
Ι,	フニマリング

送料别(¥800) ●ホワイトパワー

(140m/m、120m/m) 定価¥29,000→ 大特価¥24,650

●ホワイトパワープロラインホークスプリング(1ℓ オイル付) 大特価 各¥16.500→特価¥14.850 10%0FF

CB400SF,CB-1,NC30, プロス400/600, CB750EZ-FA BC30 CB900E80-81-82

CB1100RC-RD,CB1000SF, tf 7 7 -400/750/1100, Z750GP,FX2/3,Z750/FX-1,GPZ750ターボ,GPZ900R~A6-A7~,ZXR400, 7X10 71000 I-R GP71000RX 71000MK- II 7RX4000 77R1100C-D RGV250F,GSXR750/1100,GSX11007J,V-MAX,XJR1200/400

E.H100/1200 FZR1000 FZ750 SRX400/600 SR400/500 RZ250/350 R RR

ÖHLINS

●オーリンズステア リングダンバー = 15%OFF 送料别(¥800)

120mmストローク ¥39,000 ⇒¥33,150 150mmストローク ¥43,000 ⇒¥36,550

• オーリンズリアショック

15%OFF <サインショックPBタイプ> 2475,000 → 第¥67,150
CB10005FCB4005FCB750・900・1100/GSX250S(GSX400S/GSX750S-1100S/CRX400ZEPHYR1400・750/FZ507350
RZ250R350R35400・500/SRX400・600/ピイン)がJR4400

12256/05200/15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 15200 1520

2と対110/190~99/ inF190/(191~95) (1951/2007/テイット くシングルショックン 各91/24,000 4987/1056,400 G VFRT50/GBR1000/GBR100XXVTR1000/ZXTR (1981/GP200R/TYPE4/ レース所名W250/RGS0017/SXR001(991/GP750/SP)レース/VZF-R1 くシングルショック・各91/46/2007/

• オーリンズ フロントフォークスプリング

lechzerfu *4-2-1410%OFF 送料别(v800)

-'97ZX-9R(アップタイプ)

'97ZX-9R

77R1100 (本出し)

88~'89GSXR750

86~'88GSXB1100

92GSXR1100

ZRX1100 (130 ¢) ZRX1100 (110 ¢)

ZEPHYR750 ZEPHYR1100 (アップタイプ) ZEPHYR1100 GOOSE250 (タイプ I) GOOSE350 (タイプ I) Z I・Z II (アップタイプ)限定品

CB750F/900F/1100F GPZ750/900R GPZ750/900R (アップタイプ)

ZEPHYB400/ X

ZEPHYR750

CBR1100XX

'95GPZ1100

'89GSX-R750R '90~'91GSXR750 '89FZR750R (OW

'89~'95FZR1100

YZF750SF

GSF750/1200 (130 #)

XJR1200

CBR900RR

●テックサーフ 15%0FF 定価 (TELにてご確認下さい)

V219,300

V215.050

¥140,250 ¥140,250

¥130,050

¥125,800

¥142 800

V125,800 V131,750 V125,800 V215 050 V215,050 V221,000 V215,050 V215,050

¥125,800

¥125,800 ¥215,050

¥125,800 ¥215,050

¥125,800 ¥125,800

¥131,750 ¥125,800

V123,250

¥125,800 ¥215.050

¥74,800 V100,300 ¥80.750 V106.250 ¥138 550

V131,750 V125,800

¥142,800



¥89,250







[レメントアタフター		
レメントアダプター	CB750/900/1100F	定¥9.B0
:レメントアダプター	CBX400F/CBR400F	定V9.B0
レメントアダプター	GSX1100S	定¥16.B0
:レメントアダプター	GSX1000/750	定¥15.80
レメントアダプター	GSX400F/FS/E	定¥15.800
レメントアダプター	カワサキ(GPZ系)	定¥15.00
レメントアダプター	カワサキ(Z系)	定¥15,00
レメントアダプター オイル取り出し付	CB750/900/1100F	定¥15,00
レメントアダプター付オイルクーラーキット		定¥52,00
レメントアダプター付オイルクーラーキット	CB750/900/1100F (エキバイ上)	定¥45,00
レメントアダプター オイル取り出し付	GSX750/1100S	定¥20,00
レメントアダプター付オイルクーラーキット	GSX750/1100S	定¥58,00
フォーク延長キット		
- ATTEN 1 (FO1) FO (OR DOLOGOF OR OCY DITOR	Syor on

エレメントアダプター付オイルクーラーキッ!	GSX750/1100S	定¥58,000
フォーク延長キット		
Fフォーク延長キット (50mmL) 50 ¢		定¥25.000
Fフォーク延長キット (50mmL) 43 ø		定¥22,000
Fフォーク延長キット (50mmL) 43 ¢		定¥22,000
Fフォーク延長キット (70mmL) 43 ¢		定¥22.000
Fフォーク延長キット (70mmL) 43 ¢		定¥23.000
Fフォーク延長キット (70mmL) 45 ¢		定¥23,000
Fフォーク延長キット (50mmL) 41 ø	CB400SF/XJR400	定¥12,000
Fフォーク延長キット (70mmL) 41 ø	CB400SF/XJR400	定¥12.000
Fフォーク延長キット (50mmL) 52 ¢	ZRX750 (専用レンチナシ)	定¥22,000

- フォーン本原キット(50mmL)52¢ ZHX 750(専用レンテ付) - フォーク経長キット(50mmL)50¢ 90~65XR400/TZR250 - フォーク経長キット(50mmL)43¢ ~90GSXR1100 - フォーク経長キット(50mmL)43¢ ZEPHYR1100 - フォーク経長キット(50mmL)52¢ 91~GSXR1100 定¥22,000 定¥23,000 開発中 開発中

ドリーム城西も・













GPZ900R 4in1₩¥120,350
ZEPHYR750
• Z 1
ZRX1100
• CBR1100XX ······特¥136,950
• GSX-R750 '96 ······特¥136,950
◆VTR1000特¥145,250
• X4特¥124,500
• ZRX1100 up type ·····特¥124,500
• FZ750

●ノジマファサームマフラー 下さい。

	超	特価中	!!TELI	こてご確認	₹下さい。
FASARM PRO-R	ステンレス	チタン	FASARN	1R	ステンレス
94 XJR1200	定V138,000	定¥178,000	'89 ZEPHY	R400	定¥85,000
3SX1100S	定V138,000	定¥178,000	'95 ZEPHY	Rx	定Y85,000
FASARM PRO	ステンレス	チタン	FASARN	15	
92~'96 CB1000SF	定Y138,000		'92~'96 C	B1000SF	定V85,000
94 XJR1200	定Y138,000	定¥178,000	'92~'96 C	BR900RR	定V108,000
95 TRX850	定V152,000		'94 XJR120	30	定Y85,000
95 GSF1200	定V138,000	定¥178,000	'95 TRX85	0	定¥98,000
GSX1100S KATANA	定¥133,000	定¥178,000		PHYR1100	定¥85,000
92~'96 ZEPHYR1100	定V138,000		FASARM	S-JMCA	
3PZ900R	定V138,000	定¥178,000	'92~'96 CI	B400SF	定Y75,000
90~'96 ZZ-R1100	定Y148,000	定¥188,000	195 CB400	SF Vr-R/Vr-S	定Y75,000
95 GPZ1100	定¥148,000	定¥188,000	'93 XJR40	J/S/R	定Y75,000
FASARM R	ステン	レス	'94 GSX40	00 IMPULSE	定¥75,000
92~'96 CB400SF	定V85	,000	'89 ZEPHY	R400	定¥75,000
95 CB400SF Vr-R, Vr-S	定 ¥85	,000	'95 ZEPHY	Ry	定775,000
93 XJR400/S/R	定V85	,000	194 ZRX/R-	-2	定¥75,000
	,	40-3			4

#¥136.950

\$Y75,000

● GPZ400R・F/ZZR400/ZXR400/ZEPHYR400/ Z400GP/ZRX400/Z400FX/CBR400RR/CB400SF/ CBX400/CB-1/GSX400インパルス/GSX400S刀/RF400パンディ 28 d ~33 d ¥136.000 • Z1 • 2/GPZ750F/Z750FX1 • 2/ZEPHYR750/Z750GP/Z650/

GPZ600R/CB900F • 750F/CBX750/GSXR750 • R/GSX750S7J 33 ≠ ~39 ₹ ¥136,000~¥146,000 • ZEPHYR1100/GPZ1100FIB/GPZ1100F (*95~)/ZX11 • 10/Z1-R/ GPZ1000RX/GSX1100S刀/FZR1000/FZR750

GPZ1000HX/GSX1100S/J/FZH1000/FZH750 37 ¢ ~41 ¢ Y146,000~¥160,000 • 77R1100C • D/ZX11('93~) /ZX9R/CBR1100/CB1000SF/ 00RR/GSF1200/GSXR1100/XJR1200/FJ1200 -1100/ 50/TDM850/FZR750R 39 \$\times \times 41 \times \ti TRXB50/TDM850/FZR750R

※その他、ドカティ、BMW、ビモータ、トライアンプ、ジレラ等あります。 お気軽にお問い合わせ下さい。

● TMRキャブレターKIT 送料別(¥800)

車 7里		口径	定価(円)	A A A
スズキ	GSXR1100M/N	41	¥159,000	· MM
	GSXR1100M/N	40	¥145,000	Marie Marie
	GSF1200	40	¥145,000	大
	GSX1100S	40	¥145,000	
	インバルス	32	¥135,000	特
	GSX400S	32	¥135,000	一個
カワサキ	ゼファー1100	3B	¥145,000	
	ゼファー400	32	¥135,000	16
	Z1,2	36	¥145,000	%
	GPZ900R	36,3B	¥145,000	
	ZRX400	32	¥135,000	
ヤマハ	FJ1200	40	¥145,000	
	XJR1200	40	¥145,000	4 F
	XJR400	32	¥135,000	E
	SR400/500	40	¥54,500	7
	SR400/500	36	¥52,000	
ホンダ	CB1100F	3B	¥145,000	111

③アノンズブブラー・ステンレス鎖で、鎖鉄を越えるストッピングパワーを確保!! ◆

▶ディスクローターAssy (1枚) ▶アウターローターセット(1枚) ■ ALL309	%OFF
< HONDA, YAMAHA, SUZUKI >	
91-RS125/250R,CBR600F,'94-CBR900RR (# 296) 10-400	1#2 V34.300
'92~'93CBR900R (# 296) V3>(0)	183 V32,900
193 ~ CB1000SF (# 310) 130400	
94~TZR125.92~TZR250 (4280) アウターローターセット) V300000	182 V18 200
93~V-MAX (# 298)	
RF400 (V) ハンティ 、ト400 (VC) .GSX400Sカタナ.GSX400インバルス (S	
(#290) アウターローターセット V25-CIO	1#2 ¥18.200
少数に限りが有ります 在海はお問い合わせ下さい。	

UMBI

オート・ジャンブルは、オートバイ、パーツなどを 読者の皆さんが売り買いするためのスペースです 締切日は毎月の月末、その日までに届いたハガキを 1カ月後の1日発売号に掲載いたします

●スズキTL1000S 97年型 検99年 8 月 赤 8000km 75万円 応診可 国 内仕様 購入後フルパワー仕様に変更 他STD 程度上 華麗

〒613-0906 京都市伏見区淀新町61-2 TESLA302 福森貴士

●ヤマハSDR 89年型 保2001年2月 濃緑 13000km 10万円 Fブレーキ タコ バッテリーレスキット マフラー Fフォークオイル交換済 Nマフラーあ り とにかく軽量で速いです ○ホンダ NSR250 CBR250RR 共に無車材でよ く走る物 安価で 葉線

〒174-0063 東京都板橋区前野町4-30 -17-201 高山宗次

●ホンダCB750FB 82年型 検切れ 赤 20000km 25万円 バンス管 OC 他 ●カワサキゼファー400用Nマフラ |万円 FRホイール 各5000円 ヤマハXJR400用Nマフラー I万円 CB250Tホーク用ENガード 1500円 VF750F用Fホイール 5000円 キジマ ダイナモ ミッション エアクリーナー カバー 各新品 5000円 CB750FA用 FRホイール 各5000円 ジェイド用タ ンク シート 各5000円 CB400SF用 シート 美品 | 万円 タンク 8000 円 Fフォーク FRホイール 各5000 円 他SF用パーツあり

〒373-0042 群馬県太田市室町163-302 20276-31-4334 極木かおる

●H-Dスポーツスター1200 89年型 検99年5月 橙&銀フレーム 8200km 70万円 HS40 スクリーミンイーグル ハイカム モジュール バンス2-1 18 インチFRアルミ タイヤ新品 クラッ チディスク新品 その他整備済 NPあ リ 極上 ●FLSTS用純正バッグ 6 万円 コンチマフラーセル用 7万円 ●ホンダダックス70 2万5000円 部 品取り用 ●ソフテイル用デュアルEX フィッシュエンドキャップ付 取付サー

ビス 15万円 同用クロームFNガード キット 2万5000円 BMW RIIOORT 用EN他一式 10万円 ●GL1500SE 98年型ベージュ 180万円 新同 〒270-2204 千葉県松戸市六宝3-51-1 2047-389-3832 (19~23時) 野口敏之

●スズキGS1000Sクーリー用外導セッ ト Fカウル タンク テール シート カバー Fフェンダー一式 未塗装 テ ール サイドカバー Fフェンダー新品 9万円 同用ZEROスーパーバイクシー ト 極上 箱入り 4万5000円 カワ サキZ 1 / 2 用 Nマフラー 傷あり 錆 なし 5万円

〒130-0024 東京郑黒田区帯川1-13-10 203-3635-0894 (19~22時)

太田寒

●ホンダVTRINNNF用ノジマ制ファサー ムプロチタンフルEXマフラー IO万円 マジカルレーシング製アッパーカウル スクリーン付 2万7000円 シートカ ウル I万6000円 Rフェンダー 新品 1万円

〒110-0013 東京都台東区入谷1-4-8 ☎03-3872-5011(18~23時)白鳥浩三

○スズキRG250Γ 83年型用SM PL コピーでも可 初期制厂用限定赤白外装 初期型用部品 青白/赤白 部品取り車 等 何でも買います ○GSXII00カタ ナ用純正ハンドル ホンダNC30用F±

〒314-0254 茨城県鹿島郡波崎町太田 731-36 2020-308-0694 (17~22時)

●カワサキGPZ900AI用バーツ USヨ シムラ集合 2万円 外装一式ペイント 用 凹凸なし 5万円 FR足まわりキ ット ZXR倒立フォーク アファムスプ ロケ ホイール タイヤ ディスク S アーム 8万円 OC用アールズホース キット I 万円 ミクニキャブ φ38mm ト・ジャンブルの締切は毎月・月末です

■オート・ジャンブル利用のご案内

- 1)投稿には専用ハガキかそのコピーをご使用ください。また、投稿者がご本人であることを確認するために、投稿され る際には捺印をお願いいたします。
- 2) 掲載は無料ですが、ひとり1通とさせていただきます。原稿量は1人200字前後(住所、氏名を除く)です。過大な 場合は一部割愛させていただきます。写真は横位置のものに限ります。投稿原稿および写真は返却いたしません。 3)文字、数字は楷書ではっきりとお書きください。また、項目ごとの区別および、商品ごとの区切りをはっきりわかる ようにしてください。
- 4) 内容を変えない範囲で、無確には手を加えさせていただきます。
- 5) 業者の方、あまりに頻繁な方は、掲載をお断りいたします。
- 6) 掲載後の、当事者同士のトラブルには、当編集部は一切の責任を負いません。 以上をご了承のうえ、オート・ジャンブルをご利用くださるようお願いいたします。

■専用ハガキの書き方

- 1) 価格の記入されていないものは掲載いたしません。
 - ①の、売りたし=●、買いたし=○、交換希望=■、その他=★、のいずれかをマークしてください。
- 3) 車両の場合は、②~⑩の項目に、バーツの場合は項目⑩の余白に記入してください。車両とバーツの両方の場合は、 車両の記入が終了したあとに、"以下バーツ" と書き、●○■★マークのいずれかを記入してください。 交換の場合 "当方は○○" と自分側の物品がわかるように書いてください。
- 4) 交換の場合 "当方は"
- 5)項目①は、連絡や物品の引き渡しに関する条件です。取望=取りに来る人に限る、葉望=連絡はハガキで、往葉望= 連絡は往復八ガキで、電望=電話連絡の際の希望時間を示す(午前、午後の区別を明確に、特に12時は昼、夜をはつ きり示してください)。なお、氏名は漢字で、読みにくい場合はルビをふり、住所、電話番号ともども指書ではっきり と集いてください。意望の方でも編集部から問い合わせなする場合がありますので、必ず電話番号をお書きください。

■文中略語一覧

書類=書、外観=外、完全スタンダード=完STD、純正=STDまたはノーマル(N)、フロント=F、リア=R、シン

キット 4万円 パーツ取り用EN フ レーム 2万円 左右Nスイッチ 各 1000円 まとめて買ってくれる方値引 1.主す 取望 電話明記意報

〒332-0023 埼玉県川口市飯塚3-4-13 萩庫腎曲

●スズキハスラー250 |2型 緑 4000km 8万円 バッテリー ブラク ミッションオイル交換済 廃車済 ● TS90 緑 6万円 ●ホンダCL125

青白 7万円 ●C100 繰 7万円 ●MB-5 黒 5万円 ●ダックス50

緑 5万円 ●CB50S 黒 6万円 ●ラクーン50 5万円 全東宝動書付 乗って帰れます 取望

〒630-0226 奈良県生駒市小平尾町66 -1 ☎0743-76-7100 (19~22時)

細川芳孝

●ヤマハセロ-225 保切れ 白 7000 km 8万円 完STD 程度中 EN好調

FRタイヤ新品 ● SR400 検99年 4 月 黑 8000km 25万円 改造多数 180 km確実 程度ト ○スズキRGV250F 90年型以降の物 ○RG125℃ RG200℃ その他2スト250 90年以降の物 10万 円以下で GSX-RII00用FCRA39mm 5万円で 同用ヨシムラデュプレックス S/C 4万円で 共に油冷用の物 〒190-0022 東京都立川市線町5-16-25-203 23042-529-2644 (19~24時)

●ホンダNS250R コーヒー色全塗装 5万円 値引可 サーキット走行用 公 道走行不可 機外中 NSR250用FRP製 Sシート 同用純正サイレンサー FRス ペアホイール付 タイヤTT900GP新同 レーシングスタンド付 SM付 ● NSR50初期型 コーヒー色全塗装 5万 円 値引可 レース用 エンジンOH 慣らし済 クロスミッション付 バラン サー取り外し FRP製Fカウル&Sシー

ト BRDチャンバー付 レーシングス タンド付 SM付 〒250-0311 神奈川県足柄下都箱根町

湯太97 ☎0460-5-7881 (9~20時) 河里和四二

●ヤマハロイヤルスター 96年型 柃 2000年4月 濃紺 RMダイアモンド 3000km 95万円 V&Hマフラー メッ キモール サイドバッグ ボジコン ト ラッドホーン 雨天未使用 新同車 〒246-0003 抽签川県横浜市瀬谷区瀬 -9561 (18~21時) 糖谷管男

■ビモータスーパーモノビボスト 97 年型 検2000年5月 青 2000km 70 万円 値引可 マイクロロン処理済 シ ---ト座り心地良好 加工済 葉望 〒193-0833 東京都八王子市めじろ台 1-2-1-405 岩倉吉希

売買欄内有料広告のご案内

売買欄内別枠有料広告は、 ショップ、個人を問わずご 利用いただけます。サイズ は天地50×左右78mm、価格 | 万7000円 (消費税別途) です。堂業部 広瀬・崖田が お受けいたします。

TEL.03-3788-0112 FAX.03-3788-0113

売買欄を利用する場合は、くれぐれもだまされないように/

売買欄を利用した悪質な事件が起きています。最も最近 発生したのは、他人名義の銀行口座に代金を振り込ませて 品物を送らず、問い合わせの電話には一切出ず、住所は嘘 というものです(現在、警察によって調査中)。また過去に は、試乗時に車両を乗り逃げる。一度売った部品を自らが 盗む(このときは他人の住所をかたっていた)などがあり ました。また、売買欄に掲載された途端に盗難にあったと いう例も因果関係の証明は困難ですが多々あるようです。 最後の件は車両の保管に万全を期すなり、住所の記載を

希望しないなどが自衛策となるでしょう。そして、実際の 売買に際しては、必ずお互いの運転免許証を見せ合い、そ の控えをとることが事件防止につながると思います。初め て出会った人間をまずは信じるなというのは実にいやなこ とです。ですからそうではなしに、互いの身元を示すのが 個人売買のルールであるとしたらいかがでしょうか。本誌 は読者間の便宜を図るために場を提供しているのみであり、 投稿内容の正当性を確認するなどは不可能ですので、皆様 自身による自己防衛をお願いいたします。 (佐藤康郎)

吉田剛

■パフォーマンスマシーンバイバー&ソ リッドホイール バイバー3 50×17 ソ リッド4.50×18 共にタイヤ付 両方 買ってくれた方にはカワサキZ用SA付け ます GP7田を加丁1. f-物 ●7田2太 出しワンオフマフラーあり オールステ ンレス 価格応談

〒254-0006 神奈川県横浜市泉区西が 2-4-9 B-103 2045-813-2053(20

「スズキグース用ヨシムラサイクロンマ

〒353-0007 埼玉県志木市柏町4-3-79 -12-203 季048-487-4757 里:塞結

●ホンダX-4 97年型 検98年6月 キ ャンディモールトン茶 13000km 60 万円 オーヴァーUSAマフラータイプII 付 多少改造あり 一見されたし 近県 の方 NPすべてあり ノークレームで 〒174-0072 東京都板棒区南常般会1-37-15 203-3972-4267 (18~23時) 鈴木浩之

●BMW RI00/7 CS 77年型 検 99年12月 黒 28500km 58万円 ボークホイール CSビキニカウル 雷 开针 時計付 取望

〒631-0041 奈息市学園大和町1-1365 -21 20742-51-2059 (20~24時)

小出茂博

●スズキスカイウェイブタイプII 98 年型 保2000年4月 銀 3200km 39 万円 傷なし、極上車 STD

〒622-0063 京都府船井郡園部町天引 南井山22-1 220771-65-0166

奧村善武

●スズキGSX-RII00 92年型 検2001 年4月 黒銀 楼OH後4000km 65万円 ヨシムラST-I ビッグバルブ加工 オ ーリンズRショック FRメッシュホース USヨシムラマフラー

〒731-5157 広島市佐伯区観音台1-5-25 20030-433-0513 國庫稅

●ツュンダップK200 57年型 黒 15 万円 実動 ●ホンダRSI25 88年型 白 8万円 ライラックLS38用ガソ リンタンク □ CF40 SY250 程度不 問済価で

〒679-4233 兵庫県姫路市林田町下伊 禁629 FAX0792-69-1944 井上勝之

●スズキバンディット250 93年型 検 切れ 赤 6159km 18万円 応談 完 STD 程度上 ● RGV250 F 90年型 保切れ 白青 19561km 3万円 BS 程度下

〒432-8037 静岡県浜松市南伊場町10 -12 23053-458-1531 (呼3456) (20~24時) ●ヤマハXJ750E 81年型 検2000年7

月 赤メタ 18000km 27万円 完 STD モトコカウル付 FRタイヤ レーキバッド他新品パーツ多数 美車 雨天未使用 ●FZX750 89年型 黒 検2000年10月 6000km 29万円 FR タイヤ ブレーキバッド他新品 程度上 ● CRM250 89年型 保2年付 赤銀 15000km 10万円 FRタイヤ ブレー

〒173-0022 東京都板橋区仲町55-6 ☎030-802-3632 (19~23時) 田中勇二

キパッド新品 程度上

●ホンダCBII00FD 83年型 棒2000 年9月 青白 22000km 58万円 極

●ヤマハSRX400 2本ショック NS-

上 美車 プログレッシブFスプリング 他完STD ●CB900F 81年型 23万円 レストア田 不動 欠品あり 国内未登 録 ●CB750FBボルドールII 81年型 檢2000年 4 月 23000km 13万円 STD ●ヤマハXJ400Z 84年型 検切 れ 黒 34000km 10万円 ●CB-F用 純正シート 新同 2万円 塗装用外装 一式 2万円 VF750F用キーセット メーターAssy 8000円 スズキGSX-RII00 90年型用青白外装一式 4万円 〒501-3116 岐阜市本目町屋2-106-103 ☎058-243-1895 (19~22時)

●カワサキZ2系用マイルメーター 160マイル レストア&改造用 2個あ り 6000円を5000円 ギルドデザイン

河合柴潤

ショートマフラー 1万円 同用クラン ク 2万円 〒176-0006 東京都練馬区栄町6-14

203-3993-0427 (19~22時) 柳沢健嗣

●ヤマハ MR50 77年型 緑 1625km 2万円 値引可 レストアベース 外装 品欠品 ENI基付 ●YGI用メーター 2500円 サイドカバー レンガ色 鉄 型 2000円 ○45~55年くらいの自転 車オートバイ レストア用車 ボロボロ 可 車種&メーカー不開 適価で ○ス ズキミニフリーMFI&レストア田パーツ 何でも ボロボロ可 ○サンライト SMR-II用EN版列ローラー フューエル コック他何でも、適価で 至望

〒424-0061 静岡県清水市大内735-6

○ヤマハSRX600用クラフトストリート ツインマフラー最終型 4万円で きれ いで傷がない物希望

〒230-0051 神奈川県横浜市鶴見区鶴 見中央2-6-8 2045-511-0614 (21~ 二真妬活 24時)

●スズキGSXII00S 84年型用NP フ ルパワーマフラー キャブレター Nホ イール キャリパー その他小物 全部 で 5 万円 送料別 ●83年製ダイネー ゼケニーレプリカジャンパー アルバイ ンスターケニーレブリカブーツ 26cm いずれもUSヤマハカラーです ジャン パー | 万円 ブーツ 2万円

〒901-0201 沖縄県島尻郡豊見城村字 直玉橋55-303 2030-321-1299(10~ 嘉納重成

●モトグッツィ850-T5 84年型 灰メ タ 4300km 18万円 実動 セルー発 メーター&ライト欠品 書かしですがル マンII用書付フレーム付けます 〇ホン ダCB450K | 書付レストア用 希望価 格で ○CB500T 書付/書なし/ボン コツ 何でも可 遠方参上 ●カワサキ KI 250R 85年型 保切れ 緑 16000 km | 万円 書付 部品取り車 ● CB550F用EN キャブ Nマフラー付 2万円 取望

〒258-0001 神奈川県足柄上郡松田町 寄2513-11 20465-89-2467 井上一成

●ホンダCB1000SF用テックサーフ製マ フラー ステン+カーボン 5万5000 円 集合部に接触傷あり 他傷なし 美 品取望

〒625-0040 京都府無確市午/助町14 -2 ☎0773-62-6432 (20~22時)

I仕様 ダイノジェット ダブルエムBS

書付 SRX600部品取り付 セットで5 万円 ●プレンボ4ポット ブラックタ イブ チタンボトル組込み流 左右あり リア用2ポットカニ型 黒 すべて新品 パッド付 セットで7万円 ○スズキ GSXIIONS田Nホイール 6 木スポーク の物 美品希望 FRセット I万円く らいで 星型と交換でも可 GSX400イ ンパルス用Nマフラー | 万円くらいで 〒349-0125 埼玉県蓮田市御前橋1-8-33 2020-675-7787 (20~23時)

田中直樹

●ヤマハSRX250 保切れ 赤 10万円 値引可 FRタイヤTT900部間 バッテ リー新品 保安部品取り外し済 EN 3 速 12000rpmまで回ります ハーネス 栗修理 プラチデル感覚でNS-2レーサ 一に 近県実費で配送します 往葉望 〒289-1306 千葉県山武郡成東町白幡 光线果

●スズキGSXII00L/X/S/カタナ 81~90年型用SM フルパワーカタナ用 PI 国内カタナ田SM PI A占で2万 円 バラ売り可 ヤマハRZ250R/350R 29L 3 HM用SM 1000円 〇GSX-RIIOOW 95~98年刑田Nマフラー # イレンサーのみでも可 適価で 近県取 りに行きます

〒800-0207 福岡退北九州市小倉南区 沼緑町2-6-20 101 ☎093-471-4999 (22~23時) 安永利曲

●スズキグース350 97年型 検切れ 青 4300km 33万円 検2年付 ヨシ ムラサイクロンEXシステム 同製スピ ードフローブレーキホース アナログ油 温計付 ●ホンダマグナ250S 97年利 2200km 白 完STD たちゴケ I 回あ り ウィンカー少傷 名変確実な方 当 方にて名変も可 現金にて支払のできる 方 往華望

〒984-0826 宮城県仙台市若林区若林 菊地英行 2-2-2

○ヤマハFZ750 IFM用純正Sシートカ ウル赤 新品もしくは極上品を適価で 純正新品部品何でも できるだけ安価で ★国内物FZ750をフルパワーにする際の 部品の発注や値段など情報をお持ちの方 教えてください オーナーブクラブのち 等 ●RZ250初期型純正Fカウル 白青 挙品 値引可 純正ウィンカーの程度良 好の物おまけ付 1万5000円 帯線 〒759-6301 山口県豊浦郡豊浦町大字

村上広三

●ホンダNSR250 ~93年型用マグテッ クホイール FRセット 白 Fディスク なし ヘコミあり 4万円 カワサキ ZX/ZXR400用Fホイール赤 程度上 | 万5000円 RS250 ~92年利田Rホイ ール マグテック&テクマグ 各 | 本あ り 程度上 白 各2万5000円 ヤマ ハSR用 FRPタンク&ダートラシート シートスポンジなし、 タンクキーなし 程度下 加工可能な方のみ セットで2 万円 VFR750F 86/87年型用K&Nフ ィルター 3000円 SR用デイトナ製ス ポーツスター型ガソリンタンク コック

キャップなし 白 程度上 2万円

川棚7297-3

取到 往棄望 雷钰——打不可

〒164-0002 東京都中野区 F高田2-52 折居值一 -4

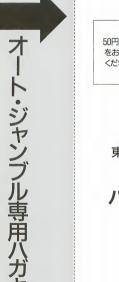
●汎用バッテリーレスキット 新品 送 料込み 2000円 スクーターからヤマ ハSRまでキック始動できる車種に対応 車種明記葉望 FAX望 Eメール db2@excite.co.jp

〒571-0013 大阪府門真市千石東町40 -13 FAX0720-81-5664 佐藤達彦

■スズキGSX-RIIOO 87年刑 給99年 2月 青白 22000km 32万円 750用 キード2ポット他 ●ホンダCRR400F 3 検99年11月 トリコロール 20万 円 ●CBR250RR 保切れ 黒銀 20 万円 ●RG250Γ初期型 赤白 6000 km 8万円 ●GSX-R400 85年型 検 切れ 青白 13000km 8万円 ●ヤマ ハR7250的期間 16万円 レストア冷山 書付 ●GSX-RII00 9I年型用FRホ イール タイヤ付 5万円 カワサキKH 400用EN 5万円 CBR400用FCR 32 mm ハイスロ付 8万円 取望 〒187-0031 東京都小平市小川市町1-34-14 22030-22-01831 (13~20時)

★スズキGSX-RI100油冷 OH&チュー ニング等安値で行います 〒355-0063 埼玉県東松山市元宿1-7-

11-106 20493-35-5038 (20~22時)



50円切手 をお貼り ください

142-0062

東京都品川区小山5丁目14番19号 株式会社 遊風社 バイカーズ ステーション

オート・ジャンブル係

DIUMBLE

●カワサキ71用ミクニVM33キャブレタ インシュレーター付 新同 6万円 同用カーカーメガホン集合 黒 新同 2万5000円 同用Nステップ左右 エア クリーナーボックス ハーネス一式等 5000円~ ○同用TMまたはCRキャブ 3万円くらいで 同用TMRまたはFCRキ ャブ 7万円くらいで

〒591-8022 大阪府堺市金岡町2002-102 230722-58-8401 (9~248h)

孫仲芳

●ドゥカティ田ダイマグ 2 50/4 00× 18 タイヤ付 17万円 ベベル用EN右 ケース 5万円 左ケース 4万円 キ ックアーム 5万円 シビェ車メッキラ イトケース 3万円 現行900用 6320 mm鉄Fローター 新同 7万円 旧タイ ブム320/300mmローター 新品 2枚 8万円 ブレンボ 4ポット削り出し金 2個 7万円 ラジアルマスター φ17mm φ13mm 各4万円 750S用黄 外装 鉄タンク 7万円 シート 7万 円 FRフェンダー 7万円 サイドカ バー 2枚 5万円 全純正品 中古 ●MHR初期型中古 80年型あり

〒229-1115 神奈川県相模原市氷川町 9-2 20427-56-5140 (20~24時) 須蕗ひろ子

●スズキRG250E 保切れ 白 20万円 機上外中 部品取り車青&ワイアホイー ル チャンバー 赤タンク等パーツ多数 付 ●ホンダモンキーZ50Z I5万円 ニューペイントフレーム 6Vエンジン 等バーツ付 不動 ●CI05 2台で10 万円 不動 ●ヤマハYG-I 6万円 パーツ付 不動 ●AC90&AT90 不動 2台で8万円 ●SLI25 71年型 8 万円 機中外下 取望 往至望 〒273-0021 千葉県船橋市海神3-17-

14 FAX0474-37-1297 车棒本情

●ヤマハFZR250 88年型 保切れ 赤 白 9万5000円 空STD 程度由 少 値引可 ●スズキGSX400FSインパルス 初期型用Nマフラー I万円 FZR250 用ダイシンマフラー 1万円 ホンダ CB750FC用FRキャリバー 各3000円 ジェネレーター 4000円 ヨシムラサ イクロンメッキマフラー 4万円 事か しフレーム I万円 FA用FRフェンダ ─ 各4000円 取望 ○同用USヨシム ラマフラー 2万~3万円くらい ●4 **輸用クレーガーメッキホイールISイン** チ5穴3本のみ 少錆あり 1万3000円 〒375-0054 群馬県藤岡市上大塚348-2 四0274-24-0792 (9~21時)

田村ケン

●ヤマハYZF750SP用RCスゴーレーシン グイグナイター 未使用 新品 4万円 FZ750用NP 多数あり ブレンボワン ピースレーシングキャリバー 左のみ 15万円

〒444-0877 愛知県岡崎市竜美加町6-8 公公 FAX0564-28-6807 (18~22時) 前田昌司

●カワサキZX-I0用ZZ-RII00Cリアホ イール取付用バーツ 2万6000円 F用 もあり NHK製Sダンバー I 万5000円 テックサーフøIIOmmカーボンサイレン サー テールパイプ &60mm用 小傷あ り I 万5000円 ホンダRC30用Fブレ ーキマスター | 万円 ●アライヘルメ ットGP2K 4輪用 白 L スペアシ ールド付 新園 2万5000円 07XR 750/ZX-9R等用倒立Fまわり 安価で ZX-IN用に加丁済からかお可 往業部 〒622-0045 京都府船井郡園部町半田

■スズキGSX-R750J 88年利用F—式 Rホイール 10万円 GSX-RI100 88 年型用ヨシムラレーシングハンドル 41 mm 同製BS オーリンズRショック ハ イスロ ヨシムラスターターカバー 9 万円 EN 3万円 フレーム 5万円 Sアーム 1万5000円 その他あり 〒410-0821 静岡県沼津市大平1201 **☎**0559-31-1307 岩崎新幸

●カワサキZIR用シート サイド テー ルカウル 黒 セットで3万円 クリー ナーボックス 5000円 ハーネス I 万5000円 ロックハートOC 2万8000 円 Fフォーク 4万円 アドバンテー ジRショック 4万円 Z&スズキカタ ナ用ヨシムラTMφ38mm 4万円 同用 TMR-MJN & 40mm 12万円 MK2用タ イマグRホイール ノーマルSアーム 6万円 AP2ポット 2個で2万5000 円 400FX用タンク&メーター 3万円 RD用タンク 2万円 EN 250cc 4 万円 400ccEN TM 438mm セットで 15万円 右2本チャンバー 3万円 集 合チャンバー 2万円

〒190-0013 東京都立川市芸華町2-10 -8 23010-045-8985 竹中祭

●カワサキスーパーシェルバ 97年型 保99年6月 銀緑 2500km 17755000 円 レンサルハンドル 純正キャリア付 ●ゼファー1100用パーツ テックサー フ集合マフラー 程度中 アップ ダウ ンにする中間パイプ マフラーステー付 6万5000円 ヨシムラBSブレート mmアップ&7mmバック 茶 未使用 新品 2万5000円 タンク 少へコミ あり 羊品 黒マイカ 1万5000円 以上まとめて買ってくださる方体引可 〒274-0823 千葉県船橋市二宮2-3-1-302 石井方 ☎010-424-3301(18~23 川井縣書

●ドウカティM900 94年型 検99年12 月 パール橙赤 6500km 85万円 応 謎 オーヴァーステンカーボンマフラー JMCA モトプランBS パワークラッ チ&スプリング ハイスロットル Fメ ッシュホース他 タイヤTXI5/25 7 分山 モチュール300V使用 一見され たし 近県の方届けます

〒262-0032 千丽古花母川区草碼FTS-399-14-201 2080-681-6293(12~20

●ホンダVFR750R RC30用パーツ ウ イニングラン製ワンオフマフラー 10 万円 AP製プレーキキャリバーCP3386 2個 キャリパーサポート メッシュホ ース マスターシリンダーCP3125 セ ットで12万円 HRC製レーシングマグ テックマグホイール FI7インチ RI8 インチ セットで6万円 ウイニングラ ン製鋳鉄ブレーキディスク 新品未使用 2セット 8万円

☎020-771-4461 (18~24時) 橋本智

●ヤマハXS650 80年利 検切れ 里 27000km 28万円 トライアンフマフラ 大型ハンドル&カウル Rサイドバ ッグ付 改造公認車検取得済 クラッ チ&バッテリー新品 検取得渡し、検な しの場合価格応談 大切に乗ったXSで 一見の価値あり 他パーツ付 取望 〒804-0042 福岡県北九州市夜宮3-6-1-207 2093-883-0541昼 0545夜 (9~22時)

ホンダSS50後期型 保切れ 音メタ 8200km 12万円 実動 当時のままの 途誌とメッキ ■ Z50.1 白 4500km 9万円 3年前にレストア ●CB450 K0 CB72 CL77用書付フレーム シ-ト タンク マフラー他各種あり ● C7100甲FRフェンダー 1万3000円 マフラー 3万5000円 Z50M/Z用FR フェンダー 新品 各8000円 他多数 あり ●ドリーム50用FRフェンダー マフラー 各3000円 新品 ○CI00用 EN マフラー 適価で 葉書/FAX望 〒254-0002 神奈川県平塚市横内2731 小宮ハイツ2 FAX0463-55-9784 小鳥多智雄

●カワサキKZ1000MKII用エアクリーナ ーボックス 2000円 同用キャブ 2 万円 ZI/2用ノーマルFRホイール セットで2万円 同用ステップ 5000 円 同用キャリバー左右 応談

〒463-0093 愛知県名古屋市守山区城 土町150-102 2052-793-7620 加藤泰督

●BMW RIOOR ドーケンバージョン 2

95年型 検99年4月 ターコイズ経 12000km 100万円 K100用ハンドル グリップヒーター BS フラットレ シングマフラー CRキャブ WP®IRO ョック SPLシート ハイコンプピスト ン ハイカム ステンメッシュホース 5万円追加で給取得可 ビキニカウルを り カラー写真送ります 〒432-8062 静岡県浜松市増建町1449-

2053-440-4883 (20~23時) 杉山智久

●ヤマハRZ350用メーター ライト サ イド&テールカウル シートベース&表 皮 2万円 L L D制RS 新品 3万 円 RZ250R用サイド&テールカウル 5000円 テールライト 5000円 イシ イ製F3フェンダー 希少品 新同 2 万円 TZR250用Rマスター 3000円 TZ250 80年型用 d 35mm キャブ 2 万 円 Sアーム 加工品 3万円 バフか (†済品 4万円 同89年型用アルミタ ンク 2万円 K&Nパワーフィルター アダプター付 各4個 新品 | 万2000 円 ●高効率ヘッドライトバルブ各種 各新品 2個入り 格安 〒567-0803 大阪府茨木市中総持寺町

14-6-2F3 90726-38-0839 (~238) 加藤礼浩

●カワサキZI300 80年型 検99年8 月 緑 12000km 48万円 程度中上 ダンガー二集合 RC30用Fマスターシリ ンダー アールズブレーキホース 丸目 ライト ジュラルミンハンドル SM

〒377-0431 群馬県吾泰郡中之条町大 字岩本2549-3 20279-75-4191(19~22 唐沢修二

■スズキGSX1100S逆輸入車用パーツ Nマフラー 美品 I 万5000円 アール ズOCIO段 ホースなし | 万円 ハザ ド付ブッシュキャンセルウィンカース イッチ 5000円 シリコンプラグコー ド IGコイル付 新品 3000円 K&N パワーフィルター IOOkm使用 3000 円 ステンメッシュブリーザーホース オイルキャッチタンク付 3000円 ブ ロト製ハザードリレー 汎用多機能リレ 新同 各2000円 イグナイター 30000

〒336-0012 埼玉県浦和市停町5-13-3 -A203 ☎010-043-3557 (10~18時) 高杉笹陽

●ヤマハSRX400 91年型 検切れ 銀 22000km 8万円 程度中 STD 書類 あり

〒816-0844 福岡県春日市大字上白水 1083-4 2010-519-4354 (9~21時) 有田泰

○ヨシムラ製オイルブリーザータンクキ ット スズキGSXIIOOS用ヨシムラ製ス プロケットカバー ブレンボ製FRブレ ーキマスター 以上適価で 〒901-0311 沖縄県糸満市武富23 ☎ 010-221-4605 (17~23時) 長嶺ススム

●ヤマハSR500SP 83年型 検切れ ガンメタ 16000km 11万円 STD車 程度中 Fディスク ●SR500 83年型 検切れ 赤黒 20000km 18万円 程 度上 Fディスク ●スズキウルフ50 82年型 保切れ 赤 3500km 8万円 程度上

〒523-0015 滋賀県近江八幡市上田町 1048-15 2010-715-4586 (9~230) 鹿山英介

① 売りたし=● 買いたし=○ 交換希望=■ その他=★ ② メーカー名 ③ 車名、タイプ名 4 年式 19 年型 / 不明 5 車検 19 痽 月まで/検切れ 6 保険 19 在 月まで/保切れ (7) 塗色 ⑧ 走行距離 9 希望価格 万 円 (1) 車両説明 □ 取望 / 葉望 / 往葉望 / 電望(標 時~譯 時) 都道 ② 連絡先 〒 府県 20) 電話番号を掲載 する・しない

編集部から問い合わせをする際などに電話番号が必要です これと住所が記入されていないものは掲載いたしかねま





雨の日には磨きをかける。 タリオーニの宝んは



750SS IMOLA仕様

エンジンはデスモ機構搭載 のフちロGT用をオーバー ホールして使用。車体周り は現在フルレストア中です。 詳細はお気軽にお問合せ下 さい。

本体価格 280層









851STRADA グリーン 外観コルサ



750S '74年式 268層 機関良好 他1台有り



900MHR イモラ仕様 82年式前期 エンジンフル〇H スポークホイール ブレーキ他詳細はお問合せ下さい。



900MHR キック イモラ仕様 '83年式 黄 走行12,043km



906PASO '89年式 赤 検12/5 走行23,489km コンチマフラー フロント4POTキャリバー



45万 400F3 '87年式 日/ワル/#ħ
上行18,400㎞ オーリンズリアショック
リアフローティングキット コンチマフラー



95万 2508CRAMBLER 182年式 青/シルバー フルレストア 希少車



130万 350MARKIII '74年式 赤 走行2,099マイル フルレストア 軽二輪登録可

取り、納車は無料!!

当社では新車・中古車をご購入頂いた際 はもちろん、重整備車両の引取り、納車 時にも原則として車両運送費用は戴いて おりません。詳しくはお電話にて、お問 合せ下さい。

■現行モデルの中古車も常時在庫 しております。

■買取りのご相談は、県外、遠方の方もお気軽にお電話下さい。

7.000円の商品はお陰様で完売いたしましたが、ご好評 「このき新たに20セット限定で入荷しました。(為替の変動で価格が変更となっております。ご了承下さい。)



¥8,000/13

HIROSHIMA moto /hop

〒730-0042 広島市中区国泰寺1 .082-541-5491 FAX.082-541-5493

- ●毎月第3日曜日定例ツーリング ●定休日/毎週火曜日
- ●営業時間/AM10:00~PM8:00 ■通信販売いたします。

AUTOIUMBLE

●カワサキZX-7RR 96年型 ライム緑 180万円 応談 国内物250台のうちの | 台です スーパーバイクキット組込み 車 美車 120ps以上 逆輪入車とはシ ョック&EN違います レース未使用車 **始取得可**

〒918-8007 福井市足羽5-3-8 2020 -127-4085 (20~23時) 川上政則

●ホンダCB750K0 69年型 検切れ 青 110万円 機外共美車 砂型EN ●砂型 K ∩ 田事付フレーム 20万円 砂型 OHIŠEN 35万円 砂型パーツ取り EN 実動 15万円 K 0 用キャブレタ 5万円 黒キルスイッチ 2万 5000円 フランジAssy 8000円 砂型 用スピード&タコメーターセット 4万 円 ●カワサキA7アベンジャー 68 年型 青 45万円 美車 軽二登録可 ●CB72/77用パーツ 多数あり

〒656-0054 兵庫県洲本市宇原2-16 20799-23-0547 (19~22時) 切石昌宏

●カワサキGPX750R 87年型 検99年 5月 黒灰 28000km 18万8000円 STD 機上外中上 ●ヤマハチャピイ

LB50A 79年型 保切れ 赤白 5000 km 3万8000円 機外共中上 ●スズ +GS650G 82年型 検切れ 銀 16000km 15万8000円 機外共中上 ●Z750FX-II用EN 3万円 ホンダ CB750K 0 新品パーツ エアクリーナー ケース 青 セット 8万8000円 サ イドカバー 左右セット 青 6万 5000円 サイドカバーエンプレム 黒 地 左右セット 2万5000円 他あり 取望

〒630-0000 奈良市も各31 4907/12-63-0152 (21~23th) 岡木信一

●長江750サイドカー 96年刊 里 100km 60万円 中国製 個人輸入 3 人車検受渡し可 ●ドゥカティ750S 73年型 枠99年4月 苗 13000km 220万円 BS 右チェンジから左チェン ジに改造 アップハン NPあり STD 新品フレーム | 本付 ●900MHR 83年 型 株 2 年付 赤緑 17000km 80万 円 キック最終型 メッキアルミシリン ダー ハイコンプピストン ビッグバル ブ NCRアルミタンク Sシート オー リンズRショック ベルリッキアルミ Sアーム 選用油圧クラッチ 値引応談 公位中

〒592-0014 大阪府高石市綾園3-2-5-長江徹



●ホンダRC30用ノーマルFホイール 5000円 Rホイール ミシュラン新同 タイヤ付 Ⅰ万5000円 ○同用ガソリ ンタンク 程度不問 安価で ブレンボ ラジアルボンプマスターシリンダー 削 り出しボディの旧タイプ 適価で スズ キグース用Sシート 5000円くらいで 〒530-0005 大阪市北区中之島4-2-41 -202 206-446-1756 (18~24時)

森木忍

●スズキGSX-RII00M 9I年型用EN-式 9000km使用 13万円 応談 ただ しOCはなし 左側のミッションカバー のネジ穴に小さなクラックあり オイル 漏れ等の問題な!. リアSアーム&ショ ック 7万円 郵送希望の方は送料など のご検討ください ●スズキジムニー 550 85年型 検2000年2月 55000km 35万円 4 WD LH/2 WD インター クーラーターボ ステレオ エアコン スタッドレス付 程度良好 取りに来る オのみ

〒001-0022 北海道札幌市北区北22条 西9-3-25-202 2011-737-2915

山田真知式

■スズキGSX-RI 100RM 91年型用外装 一式 シート カウル タンク ヘッド ライト テールランプ ミラー ステー 3点セット付 12万円 同用自 家塗装カウル バラ売り可 応談 同用 FRホイール タイヤ ブレーキ ディ スク付 6万5000円 同用Nキャブ 2万円 同用イグナイター 1万円 同 用新同レギュレーター | 万円 〒238-0017 神奈川県横須賀市上町4-59-101 220468-25-6547 (19~23時)

●ホンダVFR750インターセプター

RC24用トリコロール外装一式 32万円 足まわり 三ツ又+Fフォーク+ホイールー 式 22万円 メーターAssy 260km 4万8000円 マフラー EX含む 18万円 ●VFR750FK-ED RC24逆輸 入車用280kmスピードメーター 3万円 スターター&ウィンカースイッチセット I 万8000円 すべて新品 ○VFR750F RC24用HRCキット Sアーム 3万円 くらいで 他パーツも希望 価格応談 アドバンテージショーワ製 d43mmクイ ックリリース付正立フォーク できれば 新品を15万円程で

〒177-0043 東京都練馬区上石神井南 町11-8 2203-3929-5016 (20~23時) 田中アオイ

○ホンダRC30田ブレーキ&クラッチマ スター セットで2万2000円くらいで 単品でも可 その場合 | 万円くらいで ○CBINNOSE FD/士総田260kmメーター 同田イグナイター 適価で 葉望 〒939-2726 富山県婦負郡婦中町蔵島 理大大会主 265-5

●ホンダTLR200 84年型 保2000年 4 月 赤白 2200km 7万円 Rタイヤ 新品 機上外中 ■750または250ccの オンロード車 書付 程度不問 不動車 可 当方上記車

〒997-1304 安城県本田駅松山町文化 丁411 20229-55-2730 (18~21時) 吉田謙太郎

●ドゥカティ851ストラーダ 92年型 検2000年6月 赤白緑 6000km 80万 円 初期型カラー オールペイント SP4タイプペイント済Sシート付 オ ーヴァーサイレンサー ノーマルあり 〒371-0846 群馬県前橋市元総社町 147-2 2027-253-0380 (9~21時) 大野高志

●ヤマハFZRI000 3 GM 89年型用 EN キャプレター ラジエター メイ ンハーネス イグナイター セットで 17万円 値引可 バラ売り可 ●FZ750 にFZRI000 87/88年型用Sアームや アームリレーを装着するキット 750も 可 2万円 同キット 89年型~用 4万円 ホンダCB400F用セレクトBS 新品 2万円

〒712-8031 岡山県倉敷市福田町浦田 2461-21 2080-605-0012 (19~22時)

●カワサキGPZ900R A6 89年型 検 99年4月 黒金 26000km 145万円 OH後3000km走行 マルケジーニFRホイ ール 3.50×17 5.50×17 OW01用 Fフォーク F ブレーキ ブレンボ 4 ボ ット+オリジナルφ320mmローター R ブレーキ ブレンボ2ボット Fマスタ ーロッキード3125-2 RC30用クラッチ マスター ワンオフSアーム 削り出し ステム プレートタイプBS ヨシムラ TMR-MJN 638mm オーリンズRショッ ク ワンオフ4-2-IチタンEX スプロ ケットカバー エレメントアダプター バイカーズステーション97/1月号に 掲載された車 往葉望

松油麦司

○モトグッツィイモラ I 350cc 2バ ルブエンジン 実動のもの 5~10万 円で 応診 〒390-1702 長野県南安曼郭梓川村大 字梓456 20263-78-3224 梶野真澄

■スズキGS650GIII 83年型 検99年6 月 銀 14000km 18万円 程度中 ●同用 V & H スチール集合 本来GSX 550ESの物 3万円 ●ヤマハ I KT 青 3万円 廃車済 外装ボロ ●ホン ダNC30用EN 2万円 他に外装&足ま わり以外の部品あり 3 XC用メーター 美品 I万円 Sアーム 5000円 CDI 5000円 GSY-RII00M田Fディスクロ ーター左右 I 万5000円 ニッシン6 ピストン 金ボディ左右 2万円 ダイ /ジェットST3 K&N付 1万5000 円 里線左カウル 左シートカウル 俳 あり 各5000円 ニッシン4ピストン 左右 1万2000円 往菜類 〒113-0024 東京都文京区西片2-12-3

●カワサキ用ミッチェルシケインFホイ ール3.50×17 新品 3万5000円 ス ズキGSX-RII00油冷用WP製Rショック 2万5000円 ホンダRC30田 Nディスク プラスμフローティングピン組込み済 左右セット 2万円

〒154-0001 東京都世田谷区池屋3-28 -23 2010-54-67903 空入浩二

●ホンダM85刑 35万円 生動車 ● ラビットS30I 18万円 実動車 ● S60 I型 38万円 実動車 ●ビジョンC -200 S201 S211 S202 各車レス トア用 3万円 ●ラビット&ビジョン 用部品あり

〒590-0904 大阪府堺市南島町1-17 ₹\$0722-29-0180 高空油田



○ドゥカティ900SS 91年型~用左右 ステップ ペダル―式 色不問 M900 用計外BS 以上適価で ●ヤマハ TDM850初期型用オーリンズRショック 1000km使用 3万円 M900用純正マフ ラー左右 各2万円

〒014-1201 秋田県仙北郡田沢湖町生 保内字武蔵野120-46 12020-27 04286 (8~22時) 小松茂

●スズキGSXII00Sカタナ 84年型 検 2000年6月 赤銀 24000マイル 33 万円 FRブレーキパッド Fタイヤ バッテリー エアクリーナー新品 外上 EN良好 すぐ乗れます 取望

〒432-8016 静岡県浜松市中山町51 ☎053-454-2717(8~22時) 梢野三男

■売買指定マーク ●=売りたし ○=買いたし ■=

■文中略語一覧 書類=書、外観=外、完全スタンタ

ード=完STD. 純正=STDまたは/ ーマル(N)、フロント=F、リア=R シングル=S ダブル=D オーバー ホール=OH. スペシャル=SPL. エ ンジン=ENまたは機、エグゾースト システム=EXシステム、スイングア -ム=Sアーム、イグニッション= IG、ステアリングダンパー=Sダンパ ー、オイルクーラー= OC、バックス テップ=BS、スペアパーツ=SP、サ ービスマニュアル=SM、パーツリス h=PL

DOHC CB750 · 900 · 1100

発売以来約20年の歳月が経過しようとしているDOHC 08シリーズ。いつまでも グッドコンディションで乗り続けたいものです。 当店ではDOHC CBシリーズを メインに扱っております。 何なりとご相談下さい。

エンジンオーバーホール 9万円上11 キャプレターオーバーホール 2.5万円より 輸出用純正部品・中古純正部品承ります FZ~FB純正デ hr/復刻品開発中 中古車 750FZ 22万円 750FA 25万円 750FB 35万円 900FBOM 55万円

SUNNYSIDE

REPAIRING DOHC CB750 - 900 〒562-0027 大阪府箕面市石丸2-6-31 TEL-FAX 0727-26-5210 営業時間 12:00~20:00 定休日 水曜・祝日 ※ご来店の際には事前にお電話下さい



古物商の単行本出まし

今やフリーマーケットの時代/あなたがやらなきゃ誰がやる 古物商許可のメリット 個人売買の仲介が合法的にできます。自動車 取得税が免除になり、商品が業販価格で買えます。古物商を取得する のに試験はありません。その申請方法から開業まで詳しく説明してあ る「新古物商のすべて」をぜひお求め下さい。ご注文は定価¥9,680に 送料¥300を加え、住所、氏名、TEL番号を明記し本希望と書いて現 金書留にてお願いします。四六判、196ページ。世の中は知らない事が 多い人ほど損をするように出来ています。詳しくはお電話にて。

24時間テレホンサービス TEL03-3838-6424

ご注文は〒125 東京都葛飾区青戸5-23-7-3F 古物商のすべて 係まで。代引き希望の方は、TEL/FAX03-5680-4862まで祝日 を除く平日9~17時、FAXは毎日24時間受付しております。



ORIGINAL STEP KIT



H-Dスポーツスターステップキット ¥68,000

●ステップ位置 215mm後/0mm上下 ●ニードルへアリング使用 ●白アルマイト(各色及び硬質アルマイト、Ni-p受注可)



●ニードルベアリング使用 ●白アルマイト(各色及び硬質アルマイト、Ni-p受注可)



ビューエルステップキット ¥42,000 HONDA VTRステップキット ¥79,000 ●ステップ位置15mm前/10mm上、20mm上 可変 ●ニードルベアリング使用 ●白アルマイト (各色及び受賞アルマイト、Ni-p受注可)



CFRP COMPOSIT



ビューエル CFRPバイザー CFRPバイザー CFRPフロントフェンダー CFRPサイドカバー CFRPシートカウル CFRPスプロケットカバー スウィングアームサポート

¥ 22,000 ¥ 28,000 ¥ 12,000 ¥ 58,000 ¥ 14,000 ¥16,000

HONDA VTR

シートカウル タンデムカバー ¥52.000 ¥ 14,000 シングルシート ¥64,000

ORIGINAL STEM





HONDA VTRステムキット VTRトップブリッジ ビューエルステムキット

●A7075-T6削りだし●白アルマイト(各色及び硬質アルマイト、Ni-P受注可)●フォーク径、オフセット違い受注可



¥154,000 HONDA VTR & ビューエル ¥48,000 6ポットブレーキキット ¥331,600

¥162,000 ●ディスクローター ●キャリバーサボート ●AP4486 ●カーボンパッド

¥72,000 1枚 ¥12,000 1個 ¥69,800 1個 ¥12,000 1個



ツインの領域を震撼させる五つの異端 "Five Heretics" 優れた機能と性能、美しいデザイン、そして信頼性と耐久性。そんなモノ造りを追求する情熱が、南の地でひとつの実を結び乱た。

"ファイブ・ヘリティクス"は下記5社の共同開発したブランドです。



KILLIFISH INDIVIDUAL MOTORCYCLE PROMOTION Original FRP Parts & Original Coat

キリーフィッシュ インディビデュアル MC プロモーション 〒899-5404 鹿児島県姶良都姶良町永瀬78

T's M's R&D

ティーズ エムズ アールアンドディー 0211 應児島県出水市知識買780

BIKE & FASHION

有限会社 バイクハウス 底大前店 〒890-0063 底兜島市鴨池1-3-加治木店 〒899-5241 鹿児島県姶良郡加治木町木田941-1 符書バイバス店 〒891-0113 麻児島市東谷山4-17-5

●価格はすべて消費税抜きの価格です。



商品についてのお問い合わせ、お求めは・・・・・ 株式会社フジヤマ CF事業部 backyardbuilders

0995-66-5200(ダイヤルイン) 0995-66-5222 E-mail club-f@mui.biglobe.ne.jp

全主文済みの商品につきましてはキャンセル・返品・交換はお断りいたします。

●掲載のMCパーツはレーシングパーツです。

●価格・仕様は予告なく変更されることがありますのでご了承下さい。 ●お取り引きご希望の販売店様は電話にてお問い合わせ下さい。

●スズキGT380初期型用フレーム 通 関証付 9万円 7型用Nマフラーセッ ト 1万8000円 ドフォークセット 2万円 サイドカバー右 2000円 FR ホイールセット 錆あり 1万円 カワ # + 7400GP田 ビー b BS 田 2万 8000円 RPM管 2万7000円 ハリケ ーンセパハン 3000円 旧インバルス 用セレクト新品BS 2万5000円 ●ホ ンダホーク250 保切れ 青メタ 26万 円 キャラメルシート ビートフェンタ 一付 ●CB400N用シート 1万2000円 Rカウル 2000円 塗装用タンク 3000

円 FRホイールセット | 万5000円 〒987-0431 宮城県登米郡南方町大田 13 2010-376-0902 (19~22時)

大田統裁

●ホンダVFR750F USインターセプタ - 86年型 検2000年7月 トリコロ ール 6000km 60万円 NC30用Fまわ り他 CBR600F用R足まわり他改 RC30用ブレーキ&クラッチマスター 社外Rショック 外装新品 グラブバー 可変スクリーン 4-1マフラー付 オー ヴァー製サイレンサー他 キャブOH済

〒307-0015 茶城県結城市廃窪1305-3 **20296-32-3242 (20~24時)** 松木殿

●ホンダスーパーカプC-105 62年型 茶 14万円 FN他OH済 ●同C-100 赤 14万円 美車 ●CB750K0~4用 再メッキ済リム I 台分 2万円 C-100用 OHVエンジン OH済 4 万円 ||洗送||ます

〒385-0013 長野県佐久市大字横和 397 20267-67-2720 土屋半



●ヤマハDT200用イシイ製アルミサイ レンサー 37F/ITG/3 FT田 冬5000 円 ホンダXLRバハ用最終型青シート サイドカバー左右 Fフェンダー XR用 Rフェンダー 程度良好 一式で8000円 CBX400F用Fフェンダー バール白 程 度良好 5000円 GB500用純正マフラ 新聞 | 万円 取望

〒156-0054 東京都世田谷区桜丘2-26 -6 2303-3425-9511 (20~22時)

実河エヒトシ

●ホンダCBR900RR 94年型 給2年 付 トリコロール 19500km 60万円 ED仕様 機外共上 オーヴァーカーボ ンスリップオン付 他STD タイヤBT-56 SSC 交換後200km SM PI 付 雨 天未伸用 屋根付車庫保管

〒983-0833 宮城県仙台市宮城野区東 仙台2-7-36 会022-291-2849(20~21 (報 後藤塘推

●ヤマハXIR400田Rショック ブレン ボキャリパー ホンダCB400SF用メー ター Rショック YZF750用 6 ポット キャリパー カワサキZ400GP用OC サ ーモスタット ヘルメットアライアスト ロリベラ オムニ 各新品 バイカーズ ステーション ロードライダー ビック バイククルージン ライダースクラブ タッチバイク等バックナンバーあり 各 5000~5万円 オマケあり 往撃望

〒812-0061 福岡市東区筥松3-1-23 根丘和秃

●ホンダフリーウェイ 94年型 保切 れ 黒 13000km 16万円 FRタイヤ 新同 バッテリー新品 ●ヤマハFZR 1000用カーカー F7R250初期利用サン セイ集合 各I万7000円 RZ初期型用 メーター キャブ一式 各I万円 FZR 1000用シート 8000円 CBX/CBR 400F用エクストラBS 新品 各1万円 CB750FA用Fホイール 1000円 カワ サキZ2 用Nマフラー I 台分 2000円 これのみ取りに来る方 〒603-8425 京都市北区紫竹下緑町5-2 23075-495-4383 岩康彦

●ヤマハ TY 175コンペ 83年刑 白 10万円 程度上 ●HT90用オイルタン ク 再塗装済 6000円 DTIF用SUSバ ッテリーポックス I 万3000円 同用 EN ホイール 書付フレーム等全部で 5万円 ■DTI/XSI用新品黒エンブレ ム 当方新品赤エンプレム ○DTI/

DTIF用キットチャンバー 程度のよい 物 往菜望 〒350-1203 埼玉県日高市旭ヶ丘135平沼守之

●スズキGS650G-II 82年型 検切れ 銀 18000km 28万8000円 STD 株 外共中上 要整備 新品Rホイールあり ●GS650G-III 86年型 検切れ 銀 33万円 STD オリジナルビキニカウル 付 取望

〒542-0086 大阪市中央区西心斎橋 1-10-14 5306-536-4197 中線明

●ヤマハSR500 右サイドカー付 88 100万円 本車はドイツ仕様にEML製右 サイドカーを付けた物 正規3人乗り アールズ式Fフォーク インチダウン他 日本に I 台のみ H-D 93年型以降と 交換可 ●ホンダCBX1000改 79年型 檢99年12月 銀 23000km 100万円 ソロ専用 資料&新品付 手入れ不要 ●SS50 67年型 銀黒 6251km 15万 円 廃車済 新品SP付 ●ドリーム50 定価にて 新車未登録 車台番号AC15-100184 室内保管 ●GT80 83年型 白 10万円 最終モノショック 予備 部島付 往棄望

〒520-0846 滋賀県大津市浜大津2-3-13 橋本正輝



■スズキGSX-R750 96年刑 給2000 年5月 里銀97年カラー 9000km 52 万円 国内仕様リミッターなし ベガス ボーツスリップオン オーリンズRショ ック Rタイヤ2分山 立ちゴケ傷あり 〒417-0073 静岡県富十市港間本町6-1 元0545-57-4778 (22~24時)

加瀬沢哲也

●ホンダモンキーM型用練正ハーネス Assy コイル IG オリジナルキー2本 付 2万円 メッキモンキー用純正S/ A 5000円 A型モンキー用シート 6000円 φ24mmビッグキャブ ハイス ロ付 4000円 50ccNエンジン OH済 ロータリー手動クラッチ 6000円 ス テンメッシュクラッチケーブル 1500 円 青アルマイトRスプロケ&クラッチ カバーセット 3000円 4 ℓ 刻印&書 なしベースフレーム 打刻します 6000円 ZI/2透明ポイントカバー 新品未開封 当時の物 2万円 取望 〒347-0107 埼玉県北埼玉郡騎西町正 能795 2030-401-6032 (15~19時) 加瀬遊文

●カワサキZZ-RII00用ビート製ナサー トT2チタンマフラー I50km使用 極 小傷あり 11万円 ZZ-R1100D用キャ ノピーチタンスクリーン 新同 1万 2000円 スクリーンクラフトスクリー ン 美品 4000円 ボジボリーニ製カ ウル他ボルト-式 青&金 各4000円 SP典里アップハンスペーサー 4000円 GPZ900R用ベビーフェイスマフラー STDタイプ 500km使用 7万円 棄望 〒710-0011 岡山県倉敷市徳芳869-74 今井状-

●ドゥカティパソ750 87年型 検99年 5月 赤 25000km 60万円 アクロ ンマービック ブレンボフローティング 鋳鉄±4ボットキャリバー FCRキャフ

ロッキードマスター タイヤ8分山 シ ョックOH済 ヨシムラステンメッシュ ホース シート張替済 ポジポリーニ 往帝郎

〒165-0026 東京都中野区新井4-4-2-1B 剪野虾思

●ドゥカティFIラグナセカ 87年型 棒2000年2月 赤銀 16000km 105万 円 モンジュイ用FRホイール フロー ティングディスク ベルリッキマフラー 別に付けます 程度極上

☎053-473-8377 (18~23時) 平出圭志

●スズキGSX-R750田フレーム FN 同1100用シート 各1万円 Sシートカ ウル 5000円 EN 5万円 ヤマハ OWOI用Uカウル 5万円 シートカウ ル 3万円 鋳鉄ディスク2枚 3万円 マルケジーニRホイール 6.00×17 7 万円 FZRI000 87年型用フレーム |万円 Sアーム |万円 シート 8000円 Fディスク2枚 2万円 キャ リバー2個 I万5000円 Rキャリバー 7000円 ラジエター 1万円 メータ ーセット I 万5000円 ホンダVFR750 RK RC24用HRCキットパーツFフォー クムΔ3mm スペアオイルシール2セッ ト付 12万円 ○2750FX用FN 〒201-0003 東京都狛江市和泉本町1-2-6 203-3488-9112 (20~22時) 丸山匠

●ホンダRC30用耐久片目カウル 上下 割れあり 3万円 同レース用タンク ヘコミあり 3万円 ●ゴールドモンキ - 84年型 527km 15万円 極上 ■MB5 7万円 程度中 ●CZ100甲 レストア済EN 新品部品多数使用 10 万円

〒191-0043 東京都日野市平山3-22-16 ☎030-49-71267 (19~22時)



■BMW RI00 81年型 検2000年1 月 ダーク緑 34000km 37万円 エ ンジン良好 ツインショック ●スズキ RG50 4万円 〒432-8037 静岡県浜松市南伊場町10

-12 2053-458-1531 (内3145) 瀋風人

●ベータテクノ250 94年型 里帯 20 万円 未登録 フォークチューニンク ミシュラン新問

〒198-0036 東京都青梅市河辺町9-7-1-4-502 20428-21-6336 内山豐

●ドゥカティM900 94年型 検2000年 8月 赤 13000km 84万円 TDMR+ ャブ オーヴァーマフラー&カウル クッチョロカーボンフェンダー 〒877-0033 大分県日田市大部町2500 -2 220973-24-1736 (19~23時)

森山雅裕 ●ホンダVTRI000F 97年型 検99年8

月 赤 2900km 70万円 ヨーロッパ 仕様 純正Sシートカバー付 程度極上 〒135-0061 東京都江東区豊洲2-2-3 407 2203-3533-9710 禁田哲郎



●限定販売● SR Sports Version 新車+オーリンズリアサス +オーリンズフロントスプリング 合計 Y515,000→¥425,000 SR Sports Package オーリンズフロントスプリング -----+オーリンズリアサス

431 ¥ 90 300 → ¥ 60 000 **★SRクェーサーメガホンマフラー ¥49 000** ★クラフト製SRディスクブレーキKIT ¥139.000 (運輸局公認届出済・車検対応対応部品・リム組込済)

CRAFT

SR400 COMPLTE ディスクブレーキ仕様 新車&車両部品工賃合計

モトギャラリークラフト

¥469,000 000120(69)1377 ▼242-0015神奈川県大和市下和田953 ◆4中無休



楽しいオリジナルバイク造りをお手伝いします



営業内容 サーのワンオフ製作 修理 □各種フレームの制作、補強 □メッキ、サンドブラスト加工 □フライス 物像によるワンオフ 一ツ加工 □0/H, ポーリング, ポート加工 その他、ご相談に応じ承ります

カスタムバイクス レノン TEL.058-392-1174 **ENNON** 〒501-6235 岐阜県羽島市竹鼻町峰尻字村南403 定休日:毎週火曜・第3日曜





BAKUDAM, KIT.

KENSO CORPORATION
WORLD CHAMPION CARBURETOR
HYPERFORMANCE PARTS SPECIALISTS





本物を追求するかたくななスタイルが 世界をうならせた!





CHASSIS DYNAMO

シダイナモ パワーチェックサービス



SPLイグナイター、SPLクリーナーボックス、 専用BAKUDAN KIT

SPLイグナイター、SPLクリーナーボックス 専用BAKUDAN KIT

STREET DOBAR KIT ZRX1100用 260km/hメーターを付ける事によりリミッターが解除されます。すでにリミッターカッ

DOBAR KIT XJR1200用

¥65.000



BAK PROJECT JAM BY HENSO

ドーバーファンネル、ビックアップローター、専用BAKUDAN KIT、

トをしている方、260km/hメーターを付けている方は、メーターなしをご購入下さい。

(メーターなし)¥41,000 (260km/hメーター付)¥65,000 GSF1200/S用 260km/hメーター XJR1200/400刑 260km/hメーター XJR1200用パワーインシュレーター



¥14,800 ¥18,000 ¥65,000 GSF1200、XJR1200オーナー待望のフルスケールメータ 完全ボルトオン設計でどなたでも気軽に交換が可能です

OTHER PARTS



ルトオンでセッティング不要です

TW200

カイスロット取付時に生じるスペースの間ファン特望のパワーフィルターキット 観を解消する薄型スイッチです。 をKENSのからリリース。基本的にボーライトののトゥロFFスイッチ付きです。 ルトオンでセッティング・不要です。 用につき加工する事種も有ります。

¥21,000 XJR400用 ¥21,000 FZ400用 ¥3,800 ¥3.500

超超ジュラルミン 7075材を使用しております。



¥14,800 適合車種 TRX850 V-MAX XJR1200/1300 CB1000,X-4,GSF1200, ZZR400/1100,GPZ900R, ZEPHYR1100,ZRX1100 その他各車種 ¥19,800

通常、エアダクトの付いている所にこのボジションランプを 付けることで、貴方の愛車をドレスUPします。また、常時点 灯式のヘッドライトのON、P、OFFも可能になります。 (スイッチは2種類あります。ノーマルスロットル対応及びハイスロ対応)

バクダンキットのメインジェットの形のユニ

ークなバルブキャップです。告方の愛車に いかがですか。アルミ削り出し(2コ入り)

(ENSO A/Fメーター(空燃費テスター

キャブレターセッティングを行う際に、このKENSOオリジ ナルA/Fメーターを使用することにより理想空燃費に簡 単に合わせることが可能です。又、サーキット等でセッティングする際にも便利です。軽量、コンパクト、低価格。 KENSOスタッフお勧めのスペシャルツールです (尚、マフラーアタッチメント取り付け加工も承りますのでお気軽

にお問い合わせ下さい。) 内容/モニター・ハーネス・センサー・取り付けアタッチメント・ステー・断熱材・説明書



¥138,000

〒146-0083 東京都大田区千鳥3-9-5

お問い合わせ

●親切・丁寧をもっとうにして おります。 気軽に遊びにきて 下さい。 STAFF一同、心より お待ちしております。

☆¥20,000以上ご注文のお客様は送料サービスとさせて頂きます。

BS12カタログ請求券

※ 住所、氏名、年齢、電 話、お乗りのバイク名を ご記入の上、切手100 円分を同封の上、お送り

AUTOJUMBLE

●カワサキGPZ400R 84年型 検切れ 赤黑 13000km 15万5000円 EN&+ ャプOH Rタイヤ新品 Fタイヤ8分 山 機中上外極上 600円エンドバー付 Rシート 検2年付です ●ホンダフリ ーウェイ パール白 12万円 以下レ ストアベース車 ●GB250クラブマン 5万円 II型 ●ゼファーC 3型 白 8万円 ●CB400F 25万円 408cc EN 2 基 2 台分パーツ付 ●ヤマハ RZ250R I 型 7万円 ●GX750E 9 万円 ●メットインスクーター3台あり ● CB 400 SF用 FR まわり 各 3 万円

EN 2000km 走行 4万円 〒239-0828 神奈川県横須賀市久 比里 2-5 D42 20468-42-1015 (19~23 時) 柳翠儿具

○ドゥカティ900MまたはSS 89年型 ~ 事故車 部品取り車 他パーツ 〒598-0021 大阪府泉佐野市日根野 3773-1008 2080-88-01788 武輪安浩

■ホンダCD125 86年型 保2002年12 月 黒 5200km 5万円 機外上 毎 日通勤に使用 時速80kmは簡単に出ま

す 完STD 荷台に着脱式タンデムシー ト付けます 取望

〒387-0004 長野県更埴市倉科862 22026-273-2302 館用来

●カワサキGP7900R田ツキギデクラタ ーアップタイプ 板上 9万円 左側2 テップブレート 8000円 5.5Jホイー ル用オフセットスプロケット 1万円 ゼファー1100用のC 5000円 カーカー エキパイ | 万円 取望 往葉望 〒333-0865 埼玉県川口市伊刈97 ナ

田村委行

小川佳文

●カワサキZZ-RIIOOD用EN I3万円 Nキャプレター 3万円 Nシート 5000円 その他Sアームなどあり ○ZX -10用カスタムパーツ 特にFフォーク ホイール Rショック等 適価で 〇ホ ンダQR50 ヤマハPW50 共に程度上 の物 適価で 近県取りに行きます 〒959-3424 新潟県岩船郡神林村大字 牧目847 20254-66-7552 (18~22時)

ミキハイツA-202

○スズキGSX750S3 または同F4 共に 程度不問 適価で 部品取り車 ENの みでも可 ●ヤマハDT200R 3 ET用 RSVサイレンサー 5000円 SRX600用 ブルックランズマフラー 2万円

〒211-0041 神奈川県川崎市中原区下 小田中2-24-29-306 奈044-798-2227 (19~22時) 井上修

●ヤマハSRX250 保切れ イタリアン カラー |6000km 4万5000円 程度 中 実動 Fフォークオイルシール要交 換 さらに値引可 取望 葉望 〒253-0063 神奈川県茅ヶ崎市柳島海 岸6-22 野田廖

●富士重エラビット 保切れ 青白ツー トーン 20500km 13万円 シート張 替 バッテリー新品 通勤に使用中 部 品付 他ラビットあり 〒761-8084 香川県高松市一宮町262-

17 23087-885-1274 (19~23時) 池原幸吉

●ホンダブロス650 88年制 2499年5 月 黒 22000km 15万円 程度上 少傷あり ●ウエリントンマフラー 2 万円 ホンダ車用シックデザインビキニ カウル黒 傷あり 要塗装 8000円 〒166-0003 東京都杉並区高円寺南2-42-8 2303-5306-5624 (18~23時) 桐生武明

●ホンダRC30用パーツ HRC製クイッ クFフォークAssy Iセット 同製ステ アリングステム 2タイプ 2個 同製 Rショック |本 同製Fスプリング 2本 以上セットで10万円

〒020-0862 岩手県盛岡市東仙北2-15 -14 **2019-635-2611**(会) 渡辺功

●スズキGSXII00S用マフラー ヨシム ラUSチタンサイクロン テールアップ タイプに改造 タンデムステップフレー ム要切断&ステップ要変更 程度上 6 万円 GSX-RII00K用マフラー ヨシ ムラデュプレックスサイクロン カーボ ンサイレンサー 程度上 6万円 〒250-0854 神奈川県小田原市飯田岡 456-4 ☎080-953-0576 (18~21時) 今井秀久

● BMW RINO 91年利 単 2000km 73万円 雨天未走行 無転倒 美車 一 見されたし 検2年付 〒153-0044 東京郑日里区大楼2-16-25-302 2303-3466-7119 (22~24時)

●ホンダCR250R 97年型 STDカラー 30万円 96~97年鈴鹿スーパーバイカ ーズオープンクラスチャンピオンマシー ン モトクロス練習用としても可 エン ジンOH済

〒664-0834 兵庫県伊丹市西桑津297-Ⅰ タカヒロズカンパニー内 20727-79-0680 宗和孝宏

●ヤマハ F7R750R OWNI 89~90年 型用SP忠男コンバットスリップオンレ ーシングサイレンサー 3万5000円 FZR250R 94年型用EN ジールにも使 用可 走行4000km 極上 3万円 同 用Sアーム RZ等用に ショック付 万5000円 往葉望

〒736-0012 広島県安芸郡海田町稲葉 5-33-10 北谷昭正

■トライアンフォブ田林子刑タンクエン プレム左右 再メッキ 新品 2万円 BSAユニットシングル系 250~441用 ヘインズSM+PL 3500円 ノートン用 アルミ製メーターステー 5000円 〒488-0011 愛知県尾張旭市東栄町1-8-7 \$\$ FAY0561-52-4277 (19~21



●カワサキ7用APFシリンダースタッド ナット ベアリングスタッド 3点セッ 2万円 ツバキカムチェーン 122 L 3000円 5 mmオフセットFスプロケ ット630 3000円 以上新品 7用 VM33 6万円 4.5インチI0段 OC 5000円 I3mmオフセットFスプロケット 530 5000円 以上中古

〒252-0815 神奈川県藤沢市石川6-2-1 230466-88-9466 白木老寺

●ショウエイヘルメット RFI02Vガー ドナー トリコロール サイズL 内装 交換溶 美品 箱他付 2万円 同製 RFI02V 白 サイズXL 内装交換済 美品 箱他付 5000円 同製GRV 里 サイズXL 未使用新品 箱他付 1万 5000円 ●カワサキ GPZ900RA10用 ミ ラー左右 新品 6000円 A7用PL 1000円 G3用 1000円 他パーツあ り 全品多少値引可 着払い便にて発送 します 往葉望

〒228-0814 神奈川県相模原市南台3-3-3 西302 石倉新治

●カワサキGPX250 保切れ 黒 3万 円 値引可 排なし ●ゼファーII00N 用FRホイール ヘッドライト キャリ バー ローター マフラー ステップブ レート キャプレター マスターシリン ダー ミラー まとめて5万円 バラ売 り可 ZXR400SP用書付フレーム EN

キャブ 外装 まとめて15万円 バラ 売り可 GPZ400F用黒赤タンク ハン ドル エアエレメント シート まとめ て2万円 バラ売り可

〒503-1543 岐阜県不破都関ヶ原町今 須3468-7 20584-43-2283 (9~24時) 田丸ひさし

●節2次世界大戦アメリカ軍は正モーク ーサイクルコート 本物 S M L 各 4 万8000円 ● H-D883 86年型 45万円 ●FIH 76年刊 167万円 ● インディアンチーフ 47年型 298万円 ●インディアンスポーツスカウト 37 年型 260万円 ●H-D UL 46年型 230万円 ●同VID 36年刑 190万円 ●同WLC 42年型 230万円 ●同サー ビカー 60年型 215万円 ●H-D旧車 純正中古パーツ&インディアン ノート ン BSA トライアンフのパーツでお困 りの方相談お受けします http://www. urban ne in/home/vuichils/ 〒742-0021 山口県柳井市琴風9-302

2 & FAX0820-23-3728 高田勇-



●ヤマハRZ250 80年型 保切れ 白 20000km 20万円 Dディスク ブレー キホース BS チャンバー ●同型 フレーム補強 カスタムペース車あり 〒120-0005 東京都足立区統領5-7-11 -105 203-3628-8357 (21~23時) 沖山湾

●ホンダVFR750R RC30 88年型 検 99年8月 トリコロール I5000km 55万円 現金一括 スーパーモンキーマ フラー グッドリッヂプレーキライン パッド カウル傷あり リミッターカッ ト 300kmメーター 取望 〒311-4151 茨城県水戸市姫子1-806-6 2020-60-31140 北島南人

●スズキエブリーターボ 4 WD 87年型 検2000年 | 月 ガンメタ 91000km | 13 万円 タイミングベルト交換流 トラン スポーター用フック付 5F エアコン 付 ●フォードフェスティバ1.3 90年 型 検2000年10月 紺 68000km 15 万円 オートマチック パワステ エア コン パワーウィンドウ カーステレオ 付 取望

〒811-3512 福岡県宗像郡玄海町籍崎 256 23010-518-2806 縄田帯也

■売買指定マーク

●=売りたし ○=買いたし ■= 交換希望 ★=その他 ■文中略語一覧

書類=書、外観=外、完全スタンダ -ド=完STD、純正=STDまたはノ ーマル(N)、フロント=F、リア= R、シングル=S、ダブル=D、オ -バーホール=OH、スペシャル= SPL、エンジン=ENまたは機、エグ ゾーストシステム=EXシステム、ス イングアーム=Sアーム、イグニッ ション=IG、ステアリングダンバ ー= S ダンバー、オイルクーラー= OC、バックステップ=BS、スペアバ

ーツ=SP、サービスマニュアル=

SM パーツリスト=PL

売るだけのお店はもういらない!

外車の修理やカスタム、チューンでお困りの方は是非ご 一報ください。もちろん国産車もOK。2VS レーサーの 製作なども承ります。お気軽にお問い合わせください。

取り扱い車種: MOTO GUZZI、DUCATI、H-D、BMW、etc. 取り扱いパーツ:バーテルズ、オーリンズ、CCI、アールズ、バフォーマンス、リベラ、etc.

ユリコーポロ形代理店 ブリージー加盟店 サイクルハウス ツェーロン 〒997-13 山形県東田川郡三川町横山袖東12-14

TEL: 0235-66-4650 FAX: 0235-66-4651 営業時間/9:00AM~18:00PM 定休日/毎週金曜日·第二木曜



GPZ900R NINJA RECOMMEND

コエンジンオーバーホール

¥35,000 ¥14,000

ロッカーアーム一式(8個) エンジンオイル(MOTUL300V)4 & サンドブラスト/カルガード塗装 ¥120.000 □シャシー関係/他 オリジナルチタンマフラー アルミ製ガソリンタンク

ヘッドボート研館 ¥80,000 と当社オリジナルチタンEXを装着し130psを記録しました。 / 燃児室容積合わせ、各部パリ取り、当たり調整が含まれております。

BrightLogic TEL:0462-46-4488

〒243-0805 神奈川県厚木市中依知56-1 FAX: 0462-46-2847 日曜定休/10:30AM~7:30PM



■ロックハート・カラースクリーン 適応車種: CBR600F2/F3, VF750, VFR750F CBR900RR, VTR1000, CBR1000, CBR1100XX, GPZ400R, ZZR400, ZXR400, GPZ750/1100F, GPZ750, ZXR750, GPZ900R, ZX-9R GPZ1000RX, ZX-10, ZZR1100, GPZ1100, GSXR400, RF400R, GSXR750, RF900R, TL1000S, GSXR1100, FZR400/600, FZ750, TL1000S、GSXR1100、FZR4UU/buu、FZ150 YZF750、TDM850、FZR1100、FJ1200、 DUCATI 851/888/90058/750SS、他 色: ツリア・スモーク・ダークスモーク・パープ ブルー・レッド・イエロー・後光ピンク/ プルー・レッド・/グリーン・レーザーライン

●クリア・スモーク ¥12,000 000 ●ダークスモーク・その他カラー ¥15,000 ¥15,000 ●エアロタイプは各¥2,000 UP ▶レーサーフインカラー ¥15,000 ■エアロッ1ノ *エアロタイプの設定車種はお問い合わせください。

-ト'98カタログは¥1,800にて販売中

(株) エージェー 〒243-0034 神奈川県厚木市船子1235-2 TEL 0462-70-6116 FAX 0462-49-6691



おまかせ下さい ホンダV4でお困りの方、ご相談下さい

新車・中古車・販売・修理 車検・各種保険・エンジンO/H カスタム・チューニング 純正パーツ・各種ペイント etc. 何でもお問い合わせ下さい。



0425-86-1146

〒191 東京都日野市日野7773-394~103 · 定休日:每週水曜日 含葉時間12:00~20:00 地を這うAMERICAN LIGHTNING

PERFORMANCE (TPT) MACHINE

PM-ALUMINUM WHEELS

PMホイールは、航空機材料6061-T4 アルミ合金を熱処理し、 T6と同等の強度を持たせた素材で造られています。

KEINZでは、パフォーマンスマシンホイールを購入された方が安心して使用出来るようにユーザー登録をし、補修部品 (ベアリング・スプロケット等) をいち早く供給出来る体制を取っています。また、車両を買い替えても、引き続きお手持ちのホイールを装着したいと希望されるユーザーのために、車両別ホイールセンターハブの販売及び加工も致しております (ユーザー登録者のみ)。

3.50×17 5.50×17 F&R SET ¥248,000 3.50×17 6.00×17 F&R SET ¥258,000 3.50×17 4.50×18 F&R SET ¥248,000 2.125×18 4.50×18 F&R SET ¥248,000

※上配のサイズであれば、ホイールデザインにかかわらず同一価格です。

■適合車種

	GPZ900R (~A6)	CB750F	FJ1100
	GPZ900R (A7~)	CB900F	FJ1200
	ZEPHYR1100	CB1100F	FZR1000
	ZZ-R1100	CBX1000	
	GPZ1000RX	CBR900RR	
ı	ZX10		
	Z1R	GSX1100S	
	Z1000J/R	GSX-R1100	
	Z1/2	GS1000	

●上記以外の車種または、ハーレー用についてはお問い合わせください。●ホイールにはリアスプロケットが付属しています。

PMホイールは下記のサイズからの組み合わせが選べます。

フロントホイール	リアホイーノ	ν <u> </u>
2.125×18 (CHICANEのみ)	3.00×18	4.50×17
3.50×17	3.50×18	5.50×17
	4.50×18	6.00×17
	5.50×18	

- ●価格、車種、特殊サイズはお問い合わせください。
- ホイールデザインはCHICANE(シケイン)、COBRA(コブラ)、 CYCLONE(サイクロン)があります。
- ●アルマイト処理(オプション) も承ります。 カラー:ブラック・レッド・ブルー

ボルトオンハブダンパー

スタンダードのPMホイールにはハブダン バーが付いておりません。そこで、KEINZ ではリアハブタンパーを独自に開発。シフ ト時のショックを吸収し、ドライブチェーン、 スプロケット、ミッションの耐久性の向上 を図るハブダンパー付タイプもあらたに用 意しました。価格I名ホイールセットとも 3万円増しになります。なお、ダンパー単 品販売についてはお問い合わせ下さい。







全国通信販売OK!

通信販売で二注文の際は電話かFAXで在庫確認の うえ、お申込みください。お支払いは現金書留か 便利な代引出荷(代金着払い)にて承ります。なお、 上配の価格には消費税は含まれておりません。

スタッフ募集!

KEINZは 米国パフォーマンスマシン社 正規輸入元です。

正 ステキョンへ に といる kinz@llb.bekkoame.or.jp E-mall keinz@llb.bekkoame.or.jp TEL.092-641-0836 FAX.092-641-0859 〒812-0053 福岡県福岡市東区稙峰2-41-3-1F AM10:00 ~PM7:00 水曜・祭日定休



JOIUMBLE

●ヤマハSR500 88年型 検99年7月 青メタ 9000km 20万円 シート ウ インカー テールランプ パローフィル ター キャブセッティング済 他改造あ り パーツ付けます 程度中 値引可

●SR用メガホンマフラーフルEX |万 5000円 ホンダスティード用リジッド ショック スプロケカバー ハンドルボ スト セットで8000円

〒221-0843 神奈川県横浜市神奈川区 松ヶ斤26-203 2045-313-1414

高野和幸

●モトグッツィV35イモラ II 85年刑 検切れ 銀 8000km 9万円 EN不動 その他程度上 書付部品取り車 ●カワ サキKR250 白緑 5万円 実動 FR タイヤ&バッテリー新品 カウル割れあ り 書付部品取り車 取望 〒177-0031 東京都練馬区春日2-5-6

22020-797-4831 丸山明彦

●カワサキZI/2用旧ヨシムラ手曲げ 12万円 タイガープレスタンク一式 STD塗装 13万円 Z2初期型用キャブ レター 3万5000円 Nマスター 3000

KZ1000S1

Replica Tank

タンク持込み製作もOK

対しくはお問い合せ下さい ※エアブリーダー付・途路消です

1エアブリーダー単品 (夏ロウ付)**¥6,800**

円 Z2用書なしフレーム | 万3000円 同用中古クランク I万5000円 ZI 72年型初期用キャブ 5万円 値引応談 ○Z2用Dディスク用マスター&RS750 用 4 ウェイ オプション部品

〒192-0032 東京都八王子市石川町 2022-4 20426-44-4624 (20~23時)

■BMW RIINNGSまたはRS 当ちH-D XL1200S 98年型 黒 2500km 極上 オーヴァーUSA製マフラー付 売りの場 会は110万円

〒360-0162 埼玉県熊谷市村岡801-2 ☎0485-36-6668 (19~22時) 浅見仁志

●H-D XLH用WP製Rショック 16イ ンチ 9万円 周5速車用モトライフ製 BS 5万円 共に現金のみ 値引可 〒143-0024 東京都大田区中央1-20-4 ☎020-236-2988 (20~23時) 宮崎裕康

●ヤマハXJ400E 83年型 棒2000年5 黒 |4000km 38万円 タンクへ コミ少々あり ポイントカバー傷あり 集合マフラー付 Nマフラーあり 取望 〒306-0416 茨城県猿鳥郡御町伏木1527 ₹\$0280-86-5710 (8~21時) Fili(散

●ドゥカティ用オスカム製FRI6インチテ ィスク付ホイール 黒 4万円 往葉望 〒150-0011 東京都渋谷区東1-15-14 イーストヒルズN館304 漳濹栄

●カワサキZI000MKII 79年型 検99 年9月 赤 75万円 機OH済 程度上 OC油温計付 BS カーカー集合 WF 製Fフォークスプリング ヨシムラショ ーワRショック ロッキードFブレーキ RC30用マスター PL ●ゼファー||00 用ヘッドランプAssy 新品 I万2000 円 Z2用ショートミラー 500円 AZ 用ミラー 500円 ウィンカー小角型 4個 1000円 ウィンカー小丸型 2 個 500円 クシタニ赤黒ブーツ 24.5 cm 5000円 Z1000MKII用PL コピー 1000円 取望 薬部

〒354-0041 埼玉県入間郡三芳町藤久 保787-1-220 長野中昭



●スズキT90 赤 16万円 バッテリー 新品 ●ハスラー400Ⅱ型 緑 30万円 書付 実動 ●ホンダCB250Tツイン 緑 26万円 書付 バッテリー&タイ ヤ新品 フェンダー&タンクパーツあり 取望 ○ミニトレ50 74年型 黄タン クにGTの文字の物 3万円くらいで 〒412-0027 静岡県御殿場市西田中 528-101 20550-82-8640 板標時道

●ホンダP25 保切れ 黄 7万5000円 機上外中 ●CW92 7万円 レストフ 用 機上 ●C72用タンクのみ 程度上 3万5000円 同用左マフラー エキバ イ新品 2万5000円 FRドラム 1万 円 Fフォーク ライト ボディ セットで I 万3000円 T500用 FR ドラム レストア用 3万円 C92用F フォーク ライト ボディ 初期型セッ ト I 万5000円 MI2用セミロングシ ート 程度上 赤 3万円 ○C92用D シート AT90が期型用Dシート 〇ヤ

₹/\YM2 YD3 CB125S CB175 以上書かし可 往至朝 〒010-0201 秋田県南秋田郡天王町天 王字北野136-10 仙道良憲

●ヤマハRZV500R 85年型 検切れ 白赤 12500km 25万円 SP多少付 ●スズキSXI25R 5万円 SP付 ●フ ァンティック125MX 5万円 空冷ツ インショック ●カワサキKX80 3万 円 水冷 ●GT750B-5 35万円 SP 付 取站

〒515-0055 三重県松阪市田村町506-15 2040-160-4178 (21~23時)

服部底式

●ホンダCB750FC用部品 書付フレー ム+EN ハーネス OC付 5万円 ヨ シムラカヤバRショック 7000km使用 4万5000円 II00R用レプリカタンク 3万5000円 Fまわり 外装一式 各1 万5000円 Nシート アンコ抜き FR ブレーキキャリパー バンスメガホン Sアーム 各5000円 テールランプ メ ッシュホース 各3000円 CBR400R 88年型Fまわり | 万5000円 Fキャリ パー 5000円 NSR250 88年型用FR マグホイール ディスク タイヤ付 2 万円 Fホイール ディスク タイヤ付 5000円 Rホイール 無料

〒116-0003 東京都徳川区南千住1-26 -2 2010-034-3309 (19~24時)

鈴木貴光

●カワサキZ750RS 74年型 検99年9 月 白緑 200km 150万円 フルレス トア車 EN860ccボアアップ フルOH 済 ブラスト&ペイント ハヤシキャス ト&タイヤ新品 Dディスク ロックハ ートオートマチックOC Sダンパー ハ ロゲンライト YBハンドル PMC製 530キット ミスティ38マフラー ステ ンメッシュプレーキホース メッキ部分 オールリクローム テーパーローラース テムベアリング ○7.2 田旧コニショッ ク 黒ボディ ビートBS ハリケーン メッキチェーンケース

〒288-0874 千葉県銚子市豊里台1-1044-216 20479-33-0416 (10~21 具須幸夫



●ヤマハSRX2型用ヨシムラサンパーマ フラー 3万円 カワサキゼファー400 用デイトナマーベリックマフラー 1万 円 往並却

〒080-0028 北海道帯広市西18条南5-8-171 山口谷之

●ホンダCB750F用ヨシムラカヤバRシ ョック 黒スプリング 傷あり 2万円 バンス &ハインズメガホン黒マフラー 2万5000円 共に現状で

〒520-0864 淡智県大津市法屋町8-22 ☎030-651-9799(18~22時) 松田学

●スズキGSX-R750T用ヨシムラTDMR キャブレター 96年型 1000km使用 15万円 ラム圧エアクリーナーボックス 対応圏 往至望

〒852-8127 長崎市大手3-16-1-101 山室腎輝 ●ホンダスボーツカブCII5 保切れ 銀 35万円 H型アルミリム シート フェンダー マフラー その他CR国に 改造多数 橋上華市 ●CIONTツ星 青 12万円 程度上 取望 ○ヤマハ セロー 高年式で走行距離の少ない物 〒193-0944 東京都八王子市館町1485 ₹\$0426-67-5727 **開東(西88**

●BSA B3 | 54年型 保切れ 錦メッ キツートーン 49万円 軽二輪登録 新途装済 350cc単気筒 ゴールドスタ ータイプシート&フェンダー新品 機 OH済 タイヤ バッテリー ワイア類 メッキ類新品 他新品部品多数使用 福 上美車 フルレストア済 一見されたし 〒152-0002 東京都目里区目里太町1-6-16 \$\pi03-3716-5607 (8\sigma230b)



●カワサキZI~MKII用FZR加工済FR 足まわりセット 10万円 スズキGSX-RIIOO 89年利田事付フレーハ+宝町 EN 13万円 同用TM40 5万5000円 GPZII00F用タンク 4万円 アッパー カウルAssy 5万円 サイドカウル2 個+テールカウル 2万円 すべて銀 コルビン製Sシート 2万5000円 ● Z1000J 50万円 ■ZRX1100用足まわ りAssy 当方同用GSX-RIIO0加工済F 足まわり Assy ○ヤマハ XJRI 200/ 1300用F足まわりAssv

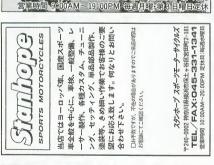
〒120-0046 東京都足立区小台2-51-13 22080-486-8371 (9~24時) 伊東義浩

●カワサキ7X-9R用オーリンズRショッ ク+WP製Fスプリング 新品 6万 5000円 V&H製SS2RカーボンフルEX ロックハートエアロスクリーン 6000円 K&Nフィルター 6000円 × ーターAssy km表示 I 万5000円 ● ホンダCRM250R 97年型 保切れ 黒 2200km 28万円 程度中 ■ KLX650 R/SR用ビッグタンク 緑 2万円 〒229-1134 神奈川県相模原市下九沢 1475 全020-325-7540 (20~23時) 関根大輔

●カワサキ500SS HIB 72年型 検切 れ 茶 28万円 程度中 ●500SS HIB用プレーカーAssy 部品番号21018 -001 | 万円 新古品シート 輸出仕 様 4万円 チェーンケース 175 5000円 Rフェンダー | 万5000円 ガ ソリンタンク 塗替用 |万円 2個あ り オイルタンク 塗替用 7000円 3 個あり サイドカバー 塗替用 6000円 2個あり タンク サイドカ バー FRフェンダー 外装一式 投 再塗装済 10万円 新品マフラー 1セ ット エキバイなし 14万円 取望 〒235-0023 神奈川県構浜市磯子区芸 1-12-7-1106 2045-758-2730(19~2) 明) 守浩

●ホンダCB750F用SM 7000円 PL 8000円 新同 カワサキ750RS用SMコビ 4000円 PLコピー 3500円 往業望 〒721-0974 広島県福山市東深津町3-6-31-3 海部警-





前橋市三河町2







WINTER JACKET

ウインターブルゾン (BLK/RED/WHT) ¥17,900 ポリエステル100% サイズ:SMLXL3L



SWEAT SHIRTS

トレーナー (BLK) ¥6,800 コットン90% ポリエステル10% サイズ:SMLXL3L

556-2543 兵庫県州本市田良町田良542-2 ELICC経済研究の上されています。 全角局がの指摘が単かります。 新は300の00円以上で開入の方はゲービス。以下の方は1050円。代はゲービスのK 以来に次路に用金貨の自立な「種10255/345

SWEAT PARKA

スエットパーカー(BLK) ¥7,800 コットン90% ポリエステル10% サイズ:SMLXL3L

HE THE HISTORY

WINTER WIND SHIRTS

ウインターウインドシャツ (BLK) ¥11,500 ナイロン100% サイズ:SMLXL3L



OTHERS

ピストン、ステッカー&バンダナなどの豊富なラインナップ!! 詳しくは電話、ファックスにてお気軽にお問い合わせ下さい。

JOJUMBLE

●ホンダVFI000R 91年型 検切れ 4000マイル 35万円 ●ドゥカティ900 MHR 81年型 検切れ 50万円 ヘッ ドOH済 バルブ交換 ●900SSヤジマ 仕様 検切れ 7300km 90万円 · 600SIパンタ 絵切れ 20万円 2-17 75-4

〒761-8014 香川県高松市香西南町713 77087-882-3682 (20~23時) 片田平平

●クシタニツナギ ピグメントスーツ 赤白灰黒 M丈L寸 レザーグローブ デグナーブーツ 3点で6万円 すべて 美品です ●ヤマハXJR1200用オーヴァ ー ステンカーボンマフラー 美品 4 万円 ロッキードマスターシリンダー 美品 ストップスイッチ付 2万円 〒780-0063 高知市昭和町15-2 乔 0888-24-8083 (18時~) 田内老也

●ホンダCB125.IX-1用インナーチューブ オイルシール ダストシール 3点共新 品 セットで2万5000円 タンク 橙 程度中 | 万5000円 シート 2000円 F足まわり 4000円 キャブ 1000円 メーター 1000円 以上着払い発送可

スペックでは毎月1回パワーチェック

サービス(通常3000円を半額にて)を

行なっております。この機会に、ふだん

気になっている愛事の不調を診断いた

します。お気軽にお問い合わせください

営業内容
●エンジンOH、チューニング●足まわりセットアップ●キャブセッティング、パワーチェック●ワンオフバーン製作●各種加工●事検・一般登機●ドクターSUDAバーン現状い●絶版事の整備、モディファイ等もご相談ください。

〒731-0138 広島市安佐南区新園7-25-4

TEL/FAX 082-875-7411 水曜定休

®を加ムキアトレインに、守く ルや傾点があります。お気に入りのマシンには楽しく乗りたし、 ナートラブルからオーバーホール、カスタムペイントプレストア ・一ズに合わせたチューニングでお応えします。

EL ENG.

同用FN 程度下 4000円 取到 〒959-0226 新潟県西蒲原郡吉田町大字 平井新田804 20256-92-2375(19~20 (胡 中島ひさし

●イタリアベルガルダヤマハSZR660 96年型 検2000年7月 青 5737km 60万円 応談 検取得してからほとんど 走ってません 極上美車 一見されたし 試乗も可 単気節スポーツ コーナリン グ最高 近県配送可 ○カワサキZ2用 FRフェンダー 程度よい物 I 万5000 円くらいで

〒203-0043 東京都東久留米市下里3-17-30 20424-74-4543 (22時~) 上野浩太郎

●カワサキGPZ900R用Rホイール4. 50×17ボルトオンカラーセット I万 5000円 ステンレスNO加工 逆輸入車 用 マフラー アンダーカウル黒灰 美 品 ラジエターステー ハンドル ZZ-R400用Fフォーク その他あり 〒793-0053 愛媛県西条市洲之内甲1160

230897-55-7680 (10~22時) 藤面々仁生

●ホンダCBR900RR 93年型用外装一 式 ライト ウィンカー タンク等 す べて付属 | カ月使用 極上美品 | 15 万円 ブレンボ純正ボルトオンディスク 左右 新品 92~95年型用 7万5000円 ブレンボ鋳造キャリパー サポート メ ッシュホース 純正マスターシリンダー セット 500㎞使用 3万5000円 メ - ターAssy 4000km I 万2000円 値 引応談 他NPあり

〒132-0021 市市郷T戸川区士杉2-5-14 ☎03-3654-7148 (20~22時) 宮下祐一

■H-D3#-773 - YIHI2009 94 年型 検2000年 | 月 銀メタ | 4300km 110万円 ビレット6ボットキャリパー 鋳鉄ローター スクリーミンイーゲルキ ャブ FCRあり スーパートラップマフ ラー ショートドラッグマフラー付 S シート Dシート付 程度上 取望 青森県 ☎020-272-2937 (11~22時) 布施泰洋

●スズキRG500Γ輸出仕様青白用サイ ド&アンダーカウル 新品 6万円 同 用青Rシート 5000円 同国内仕様用マ フラー I万円 BS 5000円 Sダン バー 5000円 ヤマハSRX600用オーリ ンズツインRショック 新同 4万5000 円 同ノーマル I / II 型用 各5000円 ホンダMT250エルシノア用シート 新 品 1万円 カワサキKMX200用Fブレ ーキパッド 新品 2500円 Fフェンダ - 3000円 FRホイール キャリバー I万円 LS650サベージ用部品 バラ売 リ可 遊却

〒560-0015 大阪府豊中市赤阪1-6-45 吉田稔

●ヤマハFZ750 86年型 検切れ 紺白 赤 17000km 25万円 完STD 極上 応膝可 ●カワサキGPX750R 86年型 5万円 部品取り車 カウル&メーター まわりなし 書なし ●GPX用マジー管 3000km使用 3万円 FZR400 IWG 型用シートカウル 1000円 Sシート 1000円 ★ホンダCRI25レーサー 年 式不明 差し上げます 上記ノークレー ムで取りに来る方 小物祭送可 〒923-0834 石川県小松市千木野町へ 101 ☎020-12-71147 (20~22時)

●ヤマハTX650 46000km 20万円 廃 車済 STD 部品付 要キャプレター OH TOSE

〒640-0103 和歌山市野崎||-|| ☎ 0734-59-0219 (9~16時) 山中秀範

●ノートン19S 55年型 検98年10月 黒 45万円 600cc単気筒 ●ノートン 用書なしフェザーベッドフレーム 1台 分 少欠品あり 23万円 ●カワサキ KZB750ツイン 検2000年2月 18000 km 28万円

〒334-0075 埼玉県川口市江戸袋1-22-18 25048-283-7954 (19~22時) 山田禾城集

●スズキGSX750Sカタナ 82年刑 給 99年8月 銀 23000km 5万円 集合 マフラー BS 他パーツあり NPあり 往棄却

〒022-0005 岩手県大船渡市日頃市町 字長安寺92-5 杉山勉

●ホンダCRIIONF 83年型 枠99年4 月 青白 7000マイル 60万円 US3 シムラコムスターFRホイール アール ズOC オーリンズショック O&T製 BS Fステンメッシュホース

〒071-8133 北海道旭川市末広3条3-4 -8 2030-110-7879 (17~22時)

阿辛珠

○ホンダVFR750F RC24 88年型用ア ンダー&アッパーカウル 白希望 格安 で 5000円程度 薬望

〒305-0045 茨城県つくば市梅園2-6-| 梅爾社字103 川合建

○ホンダモンキー用ヨシムラサイクロン タイプ不間 同用SP忠男マフラー ツ インテール希望 同用オーヴァーマフラ ツインテール希望 上記以外のマフ ラーも可 2万円前後で 当方のキタコ レーシングカーボンマフラーと交換も可 追金あり

〒389-0515 長野県小県郡東部町常田 596-1 20268-62-2400 小路和男

■スズキTSI25R 92年型 保99年7月 黄白 18000km 7万円 機上外中 ビ ストン新品 アルミサイレンサー レン サルハンドル Rキャリア付

〒370-0052 群馬県高崎市栄町7 🗗 027-326-1313 (18~21時) 深沢俊英

●カワサキZIIOOR 84年型 検2000年 5月 銀青 27000km 120万円 フル ノーマル

〒245-0062 袖奈川県横浜市戸垵区汲 沢町426 2040-607-7784 (18~22時)

●ドゥカティ200スーパースポルトエリ 一ト 60年型 保99年8月 金エンジ 銀 105万円 エリートにハイカムを装 着したモデル 程度極上 完STD 美車 〒807-0802 福岡県北九州市八幡西区力 \$ BT3-2-107 \$2080-917-7321 末信達也

●スズキGSX-RII00 86年型 検99年 4月 赤黒 35000km 35万円 応談 FRI7インチ ヨシムラミクニTMR-MJN

キャブ USヨシムラマフラー 750Rト ルネード用Sシート プレンボFキャリ パー RKゴールドチェーン ヨシムラ ボイントカバー オーリンズRショック WP製Fショック その他約50万円かか っています 辛恵

〒370-3333 群馬県群馬郡棒名町高浜 1040-7 A-202 \$5027-344-4590(19~ 22(法) 吉田傑-

●ホンダモンキー12V 96年型 保99年 8月 紺白 1300km 12万円 SP欧川 マフラー 70ccボアアップ タコメー ター 右サイドカバー付

〒179-0075 東京都練馬区高松5-2-21 **20180-585-9069 (19~23時) 港日**茲治

■ヤマハVマックス 95年型~ ワンオ ーナー車 当方ヤマハ I I 0 0 RA 95年型 船検2002年3月 白青赤 96年3月登録 ワンオーナー 27時間のみ使用 極上 毎乗船後のメインテナンスをしっかりし ました 波が高くなければ100kmHtます 売りの場合はトレーラー付で65万円 〒712-8058 岡山県倉敷市水島東常盤町 1-13 2086-444-9245 (19~22時) 三好雅典



●カワサキゼファー400 3型用書付フ レーム 4万円 全途非田外荘 タンク サイドカバー テールカウル 1万円 電装品 メインハーネス 5000円 ● ヤマハT7R250 3MA後方排筒 89年刑 用FR足まわり フルセット 3万円 赤白アッパー&アンダーカウル スクリ 一、分 一部新品 I 万5000円 SP中 男ジャッカルチャンバー | 万5000円 〒800-0231 福岡県北九州市小倉南区朽 網西3-18-12 2093-472-2726(20~22 時) 费田賢児

●カワサキZZ-RIIOOD 94年型用デビ ルレーシングマフラー | 年間使用 程 度上 6万円 取望 〒133-0073 東京都江戸川区鹿舎1-60-16

☎03-3676-5791 (21~24時) 竹平紀明

●カワサキZ1000J/R用13段OC 下出 しバンド留め 3万8000円 ヘッド& ヘッドカバー I万5000円 FRホイー ル 5000円 往菜望

〒400-0117 山梨県中巨摩郡竜王町西 八幡3375-1 外山宏泰

■売買指定マーク ●=売りたし ○=買いたし ■= 交換希望 ★=その他 ■文中略語一覧

書類=書、外観=外、完全スタンダ - ド=完STD、純正=STDまたはノ ーマル(N)、フロント=F、リア= R、シングル=S、ダブル=D、オ -バーホール=OH、スペシャル= SPL、エンジン=ENまたは機、エグ ゾーストシステム=EXシステム、ス イングアーム=Sアーム、イグニッ ション=IG、ステアリングダンバ ー=S ダンパー、オイルクーラー= OC バックステップ=BS スペアバ

ーツ=SP、サービスマニュアル=

SML パーツリスト=PL



◆車棒 ◆整備 ◆エンジンO/H ◆カスタム ◆レーサー制作 ◆冬季パーツ ◆レース etc

¥3.900.000

軽しくはTFLにて

入荷済み

未走行・新市 (ディーラー事)

Plasma Ignition By

NOLOGY

HotWires 今話題のチューニン 「カイツト・フ・イ・シー

元则与了中一 協力販売店募集中人

協力販売店には商品とデモ機 が設置してあります。 ぜひ直接お確かめ下さい。

ホットワイヤー協力販売店一覧(%8.10.2%在)

イダエンジニアリング ファットポブカスタムバイカーズ ジップ モト・グリフィン オートブラザ・アスカ パーフェクトウイン山形 ティーツービー ジェイモーター エムファクトリー ライコランド埼玉 フィコフント 財主 北島モーター サイクル フォーシー ズンズ モトヤードアツタ ライダースクラブ -ドブルン SP松戸東 イコランド手葉 ロ・Gカンバニー ハーレーダビッドソン新宿 村山モータース フレイントラスト フラット大森店 フラットド並店 村山モータース 八王子店 東京パーツ城西 立川店 LTA SHOP調布 ラフ&ロード横浜店 リトルサン横浜店 モトブラン ナップス横浜店 カワサキムサシ ラフ&ロード川崎店 ナップス相模原店

ッド・ハーを記 南海部品富士店 /#50000m 1/2 --エイオートバイコー --トリメッサ中田島店 DF NAGOYA ールド名古屋 レーシングワールド名 J-SPECマリン モトイタリアみまさか フタバSEED岡崎店

しゃぼんだま YSP名古屋北 , ーポレーション Jアルパワーコ リアルバワーコーボレー モトブラン ディライト バイクショップトムス カスノモーターサイクル モトロールドモリシン

モトワールトモン・ 関西部品 レーシングワールド本店 レーシングワールド高槻店 ライディングハウス ロンタイチ サイクルワールド神戸本店 サイクルワールド明石店 サイクルワールド姫路店 レーシングワールド伊丹店 デスモ

デスモ マルカワレーシング ビッグアンドスモール ナインティブロス ファクトリイ スティーブMOサブライ オートサービスミヤザキ

011-851-9444 V:每26×1 標本學並反日室市用名17-11-95 北海道和県市東平区月巻東四米1 北海道旭川市永山七条4-3-1 北海道旭川市旭町1-10 秋田県温沢市杉沢新所字砂田4-1 秋田県東京市杉水新府子砂田4-1 秋田県本荘市花畑町3-10 山形県山形市桧町1-8-6 宮城県仙台市若林区六丁目柳堀2-1 宮城県仙台市若林区六丁目柳堀2-1 宮城県仙台市若林区荒井堰添24 群馬県高崎市綿貴町98-6 埼玉県越谷市川柳町1-2-17 埼玉県上尾市原市247-1 埼玉県八潮市中央1-25-7 樹玉県八潮市甲央1-25-7 埼玉県和光市下新倉2287-8 千葉県千葉市若葉区愛生町65-2 千葉県千葉市稲毛区介町3-11-74 千葉県本葉市福毛区介町3-11-74 ・ 東京都田の沿州町人島田の 東京都足立区一ツ家3-1-15-102 東京都渋谷区幡ケ谷1-6-3 東京都渋谷区笹塚2-4-7 東京都新宿区高田馬場1-21-6 東京都新恒区與田馬場-21-6 東京都近月65期日-26-15 東京都大田区大森北5-41-1 東京都が近日大森北5-41-2 東京都が近日末728-1 東京都が10年7中字津末町728-1 東京都が10年7年9年4-6-30 東京都が10年7年9年4-6-30 東京都が10年7年9年7日-22-1 神奈川県株が10年2年7日11-22-1 神奈川県株が10年2年7日11-22-1 神奈川県株が10年2年7日11-22-1 神奈川県株が10年2年7日11-22-1 中海州県株が10年2年7日11-22-1 中海州県株が10年2年7日11-22-1 東京川県地市東町10年20日-201-2-1 東京川県地市東町10年20日-201-2-1 神奈川県川崎市宮前区潮見台9-4 神奈川県川崎市中原区木月下町1564-3 神奈川県相模原市東渕野辺1-10-5 長野県塩居市広丘野村1757 静岡県静岡市東千代田2-11-13 静岡県富士市本市場新田190 静岡県浜松市幸4-5-14 静岡県浜松市中田島町510-1 愛知県名古屋市守山区四軒家2-311 愛知県名古屋市守山区率心1-217 要如照名古屋所守山区泰心1-217 整知県名古屋所守山区元期-1505 整知県一宮市及野大西東43 整知県岡市村ノ口町字和田原7 愛知県四首市大口町等40日原7 愛知県西日進市抗市町南等50-290 愛知県西日進市抗市町南等50-290 東知県西日進市大田町平74-23 三種県鈴藤市128-30-20 東都府京都市北区小山門大野町3-5 大阪門大阪市大阪下島利門四田町95 大阪門大阪市大阪下島利門四田町95 大阪門大阪市大阪市大阪下島村 大阪府寝屋川市高宮860-2 大阪府大東市中垣内3-1-25 兵庫県神戸市須磨区車道谷山1-1 兵庫県神戸市西区森友4-13 兵庫県姫路市中地南町101 兵庫県伊丹市昆陽北1-5-11 広島県広島市南区楠那町8-42 愛媛県八幡浜市RE 愛媛県八幡浜市86 福岡県福岡市早良区小田部2-15-22 福岡県福岡市東区松香台1-7-29 福岡県春日市松ヶ丘2-147-2 福岡県筑紫郡那珂川町中原観晴ヶ丘169 佐賀県佐賀市高木瀬町長瀬940-4

0166-46-3335 0166-54-5051 0183-73-8198 0184-23-2100 0236-81-2451 022-288-3791 022-288-9907 027-353-2485 0489-87-0940 048-723-8211 0489-96-1841 048-460-3131 043-251-3158 043-256-7550 043-287-4189 047-369-0456 03-3860-1162 03-3374-9080 03-3377-1182 03-3207-3559 03-3707-6730 03-5493-1381 03-3394-9471 0426-91-6511 0425-25-7762 0424-82-1188 045-841-6255 045-911-4900 045-942-1171 045-741-2995 045-853-1171 044-976-5603 044-434-4701 0263-52-1075 054-263-2216 0545-60-3215 053-474-2125 053-474-2125 053-442-0465 052-775-9890 052-792-8484 052-799-0877 0586-81-0152 0564-26-4786 05617-2-7050 0568-29-0505 05613-4-2217 052-806-552 0593-70-3528 075-415-1700 075-622-0225 06-672-4668 0729-98-2454 0726-53-0298 075-962-3553 0720-21-1101 0720-74-5315 078-742-1200 078-742-1200 078-928-6647 0792-35-3411 0727-70-5222 082-253-0222 0894-22-0830 092-822-2500 092-822-2500 092-662-9120 092-596-6222 092-954-0013

092-954-0013 0952-33-6428

ビルトインキャパシター グランドストラップを巻き付けたキャパシター 部が、コイルと同様の磁界を発生させ、ブラグ コードに蓄電機能を生み出します。

HotWire

特殊合金芯線 電源性に優れた特殊合金が低抵抗を実現。 エネルギーのロスを最小限に抑え、プラグ に供給します。(1m当たり約1kQ)

強化ファイバーグラス芯線

芯線に耐久性を高める強化ファイバーグラス を使用。耐熱・引っ張り強度が大幅アップ。



特殊インナーシリコン層 抜群の絶縁性を持った純度100%シリコン 層が漏電を防ぎます。

グランドストラッフ

へ磁界を発生させるア-ビルトインキャパシター -ド。より多くの磁気を発生させるため、特 殊案材をメッシュ構造に織り込んだコードです。

特殊アウターシリコン層 細度100%の強化シリコン層がコード全体の強度 と絶縁性を高めます。







体感できる「ホットワイヤー」



低速パワー・トルクアップ レスポンスアップ 始動性アップ

コンディション

アイドリング安定 ノッキング低減 プラグのカブリ防止 クリーン排気



ホットワイヤー価格(二輪車SET)

■単気筒エンジン用 ¥7.500~

■2気筒エンジン用 ¥15.000~

■3気筒エンジン用 ¥22.500~ ■4気筒エンジン用 ¥30,000~

Nology Engineering, Inc. 日本総代理店

株式会社サン自動車工業 FIN 本 社 〒157-0077 東京都世田谷区鎌田3-18-1 Tel.03-3708-3333 Fax.03-3708-3334

ホームページ http://www.you3.co.jp/sun/ ☞ 土日お客様相談室開設/ TEL. 03-3708-3333

AUTO UMBLE

●スズキイントルーダー1400 88年型 検2000年6月 黒 19000km 45万円 值引可 程度極上 EN絶好調 整備済 フラットハンドルに変更した以外STD タイヤ8分山

〒171-0031 東京都豊島区目白2-5-9 ☎010-530-7808 (20~25時)

川 / 内苗樹

●ヤマハFZRI000 88年型 検切れ 赤白青 17000マイル 8万円 転倒車 外装以外使用可 廃車済 部品取り カ スタム用に 全国配送可 応談 同用ビ

ートバックファイヤー4-1マフラーあり ●ホンダNS50F 90年型 白 18000km 5万円 応総

-8 220550-89-7663 (19~22時)

加藤正志

●ヤマハVマックス国内仕様 91年刑 検99年8月 黒 15000km 57万円 オーヴァータイプ3 シビエ ENガー ド スクリーン Vプースト付 メータ ー&タイヤ輸出仕様 機外共上 NPあ り ●Vマックス用スーパートラップ 4

インチ 2万円 外装セット 89年型 用赤 94年型用黄 95年型用赤 各3 万円 ●カワサキエストレヤ 92年型 保2000年 5 月 緑 4000km 38万円 オリジナルFバンパー 機外共極ト ● メットインジョグ 4万円 苗ナンバー ●スズキJR50 5万円 子供用 取望 〒957-0233 新潟県北蒲原郡紫雲寺町 大字真野原3016-1 2010-65-30640(19 商田吉ク地

●ヤマハRZV500R用NP 室内保管 程 度上 カウリングAssy アッパー&左 右 3点 4万円 Nマフラー 4本 4万円 FフォークAssy ホイール ロ ーター キャリパー付 3万円 リア Assy Sアーム ホイール ローター付 3万円 シートカウルAssy シート テールランプ付 2万円 ●ホンダ CRM250AR用NP Fホイール タイヤ ローター付 I万円 Rホイール タイ ヤ ローター付 I万円 Nマフラー サイレンサー付 5000円 取望 〒359-1142 埼玉県所沢市上新井1256 -4 230429-25-7759 (9~20時)

●スズキGSX-RIINOL用赤里ガソリン タンク 新品 4万円 同M/N用イン シュレーター 4個 3000円 フェロ ードブレーキバッド 左右セット 未使 用 3000円 GSX-R750 98年型用音白 アンダーカウル 左右セット 2万5000 円 同95年型水冷用計外キャブ取付加 工済ガソリンタンク 2万円 取望 東京都八王子市諏訪町 2030-504-=極/空域

●カワサキGPZ900R A 8 逆輸入車 91 年型 棒99年5月 里 30000km 38 万5000円 F足まわり/ブレーキまわ り/ENヘッドまわりOH済 オーヴァ-マフラー TMキャブOH&セッティング 済 IIOps ブレーキバッド タイヤ チェーン メッシュホース等新品 機上 外中 ●KDX125 I型 保99年6月 緑 10000km 7万円

〒180-0011 東京都武蔵野市八幡町3-5-9-110 \$2050-243-1976 (10~228b) 加藤素輔

●ドゥカティベベルツイン用パーツ 全 部まとめて8万8800円 同シングル用 チェリアーニRショック 305mm 2万 円 ルーカス製12V変換キット 2万円 アルミFフェンダー 5000円

〒995-0054 山形県村山市大淀119 ☎0237-53-3353 (19~23時) 佐藤正之



●スズキGSX-RII00W 96年型用ヨシ ムラチタンサイクロンDSC ワンオフマ フラーステー付 アルミサイレンサー 6万円 クレバーウルフレーシングBS 予備ステップバー2本付 2万5000円 クレバーウルフレーシングSシート一式 新品 4万円 〒238-0021 神奈川県横須賀市富士県

用T2-45 230468-24-6901 (19~22時) 桜井強士

●ヤマハセロー 保99年7月 ピンク青 13000km 11万円 キャリア付 スズキ GSX-R400R 88年型用Fフォーク I 万円 TWキャブ I 万円 ○GSX-R 750 99年利用にフェンダー 単 5000円 くらいで 〇ジャイロ90cc 10万円 〒104-0061 東京都中央区銀座7-3-13 -6F 203-3575-0444 (12~5時) 五木田漕行

■マプキハマラー80 81年刑 保切れ 黄 4290km 7万円 Rショック FR スプロケ チェーン交換済 シート新品 キャリア付 ●ホンダCL90 68年型 保 切れ 銀赤 21650km 5000円 バラバ ラ 部品取り用 欠品なし 予備の黒フ レーム付 ●ヤマハHTI 70年型 保切 れ 7818km 緑 I万円 レストアベー ス キャリア付 欠品なし 取望 葉望

●ホンダスカイ 保切れ 赤 7000円 キャブの調子少々悪いです ●スズキア ドレス 保切れ 黒 7000km 3万円 メットイン 廃車書あり

〒410-0822 静岡県沼津市下香貫馬場

石川正明

496

国松直次

〒483-8117 愛知県江南市安良町上郷 152 2040-19-59245 鈴木昌樹

●カワサキZ750FXI用左右&Rカバー Fフェンダー 1万5000円 77500円ガ ソリンタンク Z750FXIII用タンク 各 |万円 ヤマハTX750用タンク FRフ ェンダー FRハブ タイヤー式 2万 円 XJ400用Fまわり 5000円 ○ホン ダCR750KI用事付フレームまたは事類 左サイドカバー モンキーZ50Z用赤白 タンク 以上適価で 葉望

〒519-0106 三重県亀山市みどり町18 山本信二

●モトグッツィV7スペシャル 70年型 検2年付 白 68万円 機整備済 列 中 ●BMW R75/5 73年型 検2000 年5月 黒 34500km 87万円 2オー ナー車 ENガード キャリア付

〒655-0045 兵庫県神戸市垂水区北舞



●スズキRG250E 保切れ 赤 14000 km 10万円 完STD 非付 機外中 ●RG400Γ用デュアルライトキット ア ッパーカウル ステー付 1万5000円 RGV-Γ用FRホイール 各5000円 ガソ リンタンク 1万5000円 アプリリア 用センターカウル左右 傷あり アッパ 一割れありサービス 各3000円 タイ ヤ ミシュランM50X 170/60-17 8分 山 8000円 取望 葉望

〒950-1446 新潟県白根市庄瀬6470-1 中澤光博

●干トグッツィタルガ400 90年型 給 切れ 赤 5500km 19万円 標準デュ アルシート マフラーあり パーツ心配 な1. 音器窓 往至朝

〒599-8253 大阪府堺市深版1896-2 **弓爆三额代**

●ホンダCB250T 73年型 青 6速ミ ッション 5万5000円 書なし 部品 取り車 程度中上 サイドカバーエンプ レムのみ欠品 キャブOH済 書付フレ ーム入手不可のため情謀 反応なき場合 少々値引可 取望 ○エルシノア250± たは125 書付であれば不動車&欠品車 可 なるべく安価で 固年代他メーカー オフ車も可 引き取りに行きます 薬剤 〒652-0044 兵庫県神戸市兵庫区大井 通1-1-4-408 野田哲治

■ピモータDBISR用テクマグ16インチ FRホイール タイヤ 9 分山 10万円 R ショック 2万5000円 Fスプリング I 万円 ブレンボφ280mmFローター 2枚 4万円 クラッチマスター 1万 5000円 Rマスター 5000円 ドゥカテ ィFI用アンダーカウル 2万円 ホン ダCB750F用ENガード 5000円 CB400F 用オーリンズ特注Rショック 3万5000 円 パイオリRショック 2万5000円 ENガード 一文字ハンドル 各5000円 キジマドレスアップカバーセット 1万 5000円 CJ360用Fフェンダー カット あり 5000円 ○CB400F用ヨシムラス リップオンテールパイプ

〒241-0022 神奈川県横浜市加区鎮ヶ 修 1-71 FAX045-383-0112 读前明為



●ホンダVTRI000F 97年型 検99年7 月 赤 3500km 80万円 程度トク 美車 オーヴァーBS NHK製Sダンバ ー FRプレーキメッシュホース スリ ップオンカーボンマフラー MJ175/178 インシュレーター コンピュータ メー ター カム 輸出用 すべてNPあり 〒400-0823 山梨県甲府市里吉2-9-10 ☎080-687-4412 (8~23時) 岩間紀却

●ホンダCB750F 79年型 検2000年3 月 銀スペンサー 17000km 70万円 応談 EN820cc FCR d 33mm M's 製 OC チェイスステンカーボンアップ管 オーヴァーBS FZR用足まわり か4 mmFフォーク アルミSアーム他 ブレ ンボFキャリパー GSX-R用Rキャリバ WP製Fショック オーリンズRショ ック フレーム補強 レイダウン RC30 用マスター ハイスロ メッシュホース EN&フレーム黒塗装 他多数 程度上 FN統分子民国

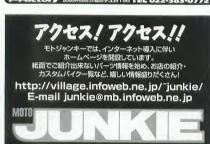
〒799-1312 愛媛県東予市大野426-2 22010-323-6660 渡部孝明

●カワサキZI000R用Nホイール FRセ ット タイヤ&ディスク付 3万円 SI タイプBS ブレーキスイッチ付 2万 円 Z1000R用Nカム I 万円 同用ブ レーキ FRキャリパー 3個で | 万円 同用ノーマルSアーム 5000円 チェー ンカバー付 同用ノーマルRショック 差し上げます 〒514-0027 三軍県津市大門17-7 ☎

059-229-4181 (13~21時) 得消

●カワサキゼファー750逆輸入車 9/年 型 検99年10月 赤 5700km 40万円 応談 オーリンズ カヤバフォークスブ リング マジー集合 グッドリッヂメッ シュホース レンサルスプロケ ゴール ドチェーン ハザード ライトスイッチ 機外共極上 無事故無転倒 菜望 〒452-0842 愛知県名古屋市西区城町 石田裕真







オートバイも 運びます。

平日運賃 ●30kmで約6,500円~ ●50kmで約10,000円

例)都心部~横浜•八王子•川越•柏等 ●100kmで約17,000円 ●100kmでおり17,000円 例) 渋谷〜御殿場等 関東以外の方もお問い合わせ下さい。 関東以外の方もお問し ※最大精載量 350kg

2042-564-4115 褒明作员 030-21-37726(昼間直通) FAX.042-564-7293 ラバード運送 東京都武蔵村山市大南2-146-1

バイク買・買・買・買いま~す! 現行車・旧車・外車・何でもOK

今月の目玉商品(在庫多数あり お問い合わせ下さい) ●H-1 ベース車 15万円 ●'70H-1 白 エグリ 70万円 ●'72 H-2 極上 60万円

●ビッグホーン350 40万円 ●パンパン125 15万円 ●GT750 金色 極上 55万円 ●GS400 銀 標上 40万円 ●C100 &C105 OHV 各8万円 ●TM250 10万円

マッハ(H-1&H-2)パーツのホームページが完成// http://village.infoweb.or.jp/~fwgc8837/index.html 新品パーツ多数入荷 / E-mailにてお問い合わせください。

ラムエンタープライズ(株)

〒103-0012 東京都中央区日本橋堀留町2-3-3-904 TEL.03-3808-0935 FAX.03-3808-0872





●適合車種

GSF1200

XIR1200

XJR1300, TRX850

V-MAX*

各¥140.000

VTR1000F

CBR900RR CB1000SF

CB1300

ZRX1100 ZEPHYR1100

GPZ900R

Special Color Version

SWIFT

original parts

-スイフト -TFI/FAX 075-323-2175

特別色仕様 ●ブルー ●ブラウン

●グレー ●バイオレット



●530サイズ チェン・スプロケットセット



チェンは RK530LO

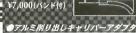
Oアルミ・フェンダーレスキット

ZX-10 ¥4,000 FZ750 ¥9,000 ZZR1100(D) ¥7,000 Z750GP ¥7,000



DZ1000系 ノーマルキャブ用 削り出しエアーファンネル

















SWIFT

通販・業販OK! ●消費税・送料別途 振込先 (普) 0369604 スイフト 横田英昭 ●溶接用 リヤサスプラケット

〒615-0085 京都府京都市右京区山ノ内中畑町29-8 ●定休日 日・祝

●RG400,500ァ 車高調キット



材質A5083 1コ ¥7,000



●TOYOTAハイエースパン リアガードバー ポルトオン オールステンレス 研磨仕上げ ¥24,000

標準米ディー・ロングボディー用(スーパーロングは不可) デリカスペースギア用 ¥26,000

PHYR1100 4-2-1777 ¥130,000 レレス手曲げ・カーボンサイレンサー

強入リスウイングア・

|YR1100 / GPZ900R |イプ 7NO1 25×25mm | 各**¥110,000**

PHYR1100 S1タイプシート加工

代 ¥20,000~

・Z1000用 ミチェンカバー

±上げ ¥7,000

材質7NO1 ¥15,000

AUTOJUMBLE

●カワサキGPZ900R用クラスフォーニ ンジャ用埋込みウィンカー 未使用 FR セット 2万円 英国レーステック社製 カーボンミラー 2個 左右セット ネジ 山に多少難あり | 万5000円 取望

Love Se 〒229-0031 神奈川県相模原市相模原 6-13-14 グランバーハイツ202

佐藤啓介

●ヤマハTRX850用ノーマルFフェンダ ノーマルテールカウル 赤 安価で SRX4/6用Nタコメーター 安価で

〒332-0026 埼玉県川口市南町2-4-26 2018-254-7178 洒井古即

●ヤマハRD250 13万円 排付部品版 り車 同初期型用部品取り車付 400cc EN付 ●XS750SPL 4万円 書なし 部品取り車 ●トヨタクラウン2000ハ ードトップ4ドアツインカム24 85年 型 白 80000km 7万円 フル装備 ●ハイラックスDキャブ 4 WD 87年型 検99年4月 39万円 2400ディーゼル ○スズキGS750GL用タンク シート 部品取り車可 GS400L用シート 部品

(プラムGOLD企画内)

TEL.03(3447)6254

取り車可 ○革ジャンパー Dライダー ス シングル可 〒370-0103 群馬県佐波郡埼町下到之

3564 230270-76-2435 久保田

●油目物館 A 尺 年代モノですがまだま だ現役です 200V用 I5万円 値引す 取りに来る方に限る 約500kg 〒520-3324 滋賀県甲賀郡甲南町森尻 47 23080-238-3250 (18~22時)



●ホンダCR750FA 80年刑 給切わ 報 19万円 程度良好 モリワキショート管 付 ●カワサキZ750FXII 赤 5万円 帯付 レストアベース ●スズキGSX 250E 赤 15万円 書付 程度中 ● RG250Γ 背白 3万円 程度中 書付 ●ラビットS30IB |3万円 外装&フ レーム焼付全途装済 程度良好 ●NS-Ⅰ 部品取り車 2台で3万円 ●ヴェ スパ50S 3万円 レストアベース車 田が立の

〒400-0308 山梨県中巨摩郡櫛形町山 寺514-7 20552-83-5036 (19~22時) 川崎義彦

●カワサキZII00GP B-2 82年型 検99年12月 ライム緑 RIカラー 1900km 80万円 OH後メーター交換 ワイセコII05cc OH済 後軸120ps オーリンズRショック BS APフロン トマスターシリンダー OCII段 なら し完了 500kmごとにオイル交換してい ます Z1100R用18インチホイールあり タイヤ 9 分山 ○ Z750FX-I Z1000MK II 程度により30万~70万円くらいで ○ホンダCBII00RCまたはRD I00万円 くらいで 美車希望

〒734-0036 広島市南区旭3-5-31 FAX082-252-7618 木原應次

●ホンダMVX250F 84年型 保切れ 赤 13000km 5万円 スガヤチャンバ Sシート BS CBR用足まわり 機 メッシュホース スプロケ その 他 ○大型車用Fスタンド 5000円 〒349-0115 埼玉県蓮田市蓮田1969 FAX048-768-5578 增永博道

● BMW RII00RS 94年型 検2000年 8月 パール白 3000km 105万円 フルカウル 極上 純正インテグラルケ ース タンクバッグ付 往輩望 〒104-0045 東京都中央区築地6-11-5

涉谷元其

●三輝工業クインサンライトジュニアS -3 59年型 ライト青 18万円 生産 台数わずかの希少車 電装OH済 FRタ イヤ新品 程度上 ●ラビットS30Iス -バーフロー 20万円 再塗装済の極 上美車 ホワイトリポンタイヤ付 バッ テリー新品 ●S60Iスーパーフロー 63年型 保99年6月 40万円 再途誌 済の極上美車 FRタイヤ バッテリー 新品付 ●川崎明発スーパー125 57年 型 20万円 STD 実勤 榜上外中 ●BSモーター41型 56年型 18万円 完動品 当時の物ではないフェンダーマ スコット ライト スポーク ベル各新 品付 他旧車あり 取望 往至望

〒125-0032 東京都葛飾区水元4-13-26 恨水折机

●ヤマハTZ250用正立フォークセット 40mm 三ツ又 トップブリッジ ハン ドル Sダンパー Sダンパーブラケッ ト付 3万5000円 同用Sアーム 1万 円 同用Nホイール FRセット Rディ スク 新品スプロケ付 5万5000円 S アーム&ホイールセットをまとめて購入 の場合ホイール代のみで可 その他ドゥ カティFI用フォーク 900SS用部品等 多少あり 葉望

〒169-0051 東京都新宿区西早稲田2-21-18 (株) 立地開発内 梁島大学

●カワサキZI 72年型 検99年5月 火の玉 レストア後1000km 150万円 フルレストア車 ●W3 検切れ 60万 円 美車 取望

〒674-0072 丘庫県明石市角台町長板 寺761-1-701 2078-947-5245(19~22 推名勋

●カワサキKZI000MKII 80年型 14246マイル 4400USドル フレーム 番号KZT00A-525405 全オリジナル 極上 ●ホンダ CB750K0 69年型 38310マイル 4700USドル フレーム 番号CB750-1003017 EN番号CB750E - INN2867 FX以外すべてオリジナル 極上 以上日本への輸送料込み 電子メ ールz | z | rcbko@earthlink.netまたは FAX99 日本語可

I Sunrise Drive, Binghamton, NY13905 USA FAX607-771-0762 ティム・スウィーニ



●カワサキZX-9R 98年型 検2000年 3月 青 8000km 100万円 現金の み 応診 綴上 マレーシア仕様 フル パワー車 電圧計 警報機 名変確実な 方 ●ホンダCBRII00XX用SP忠男製ハ ンドルスペーサー13mmアップ 8000円 ●D'シベトルジャケット L 3万円 D'sバトルパンツ LL 2万円 取望 〒136-0073 東京都江東区北砂6-27-

18 2303-3648-1196

●ドゥカティF3 検切れ、赤 9000km 75万円 応談 540cc デロルト 440mm オーリンズRショック ハリスSアーム テクノマグネシオホイール FI7/RI8 他改造多数 取望

井上智仁

〒179-0081 東京都練馬区北町4-1-1 ☎020-558-4761 (18~23時) 望月真

●ヤマハXJR1200 97年型 検99年 4 月 銀 1252km 58万円 極上 フル パワー仕様 260km/hメーター リミ ッターカット含む機能美パーツ14点付 〒496-0833 愛知県津県市常然町1-16-1 信和工業内 20567-26-6450 (8~22 佐藤শ維

●ヤマハTRX用Nミラー左右 白 傷& 汚れあり 3000円 ショーワFフォーク スプリング 3000円 白アッパーカウ ル 右側にコケた人の補修用 3000円 取望 ○右シートカウル 後ろ側だけで も割れていなければ可 色不間 安価で 〒244-0817 神奈川県横浜市戸塚区吉

田町623 2045-881-1573 (20~23時 鈴木堆一郎

●カワサキニンジャ900 90年型 枠切 れ 銀黒 23000km 30万円 ヨシム ラ集合 デイトナアップハンドル他 〒187-0032 東京都小平市小川町1-969-15 20142-347-5764 伊藤原也

■スズキGSX-R750H 87年型 検切れ 黒赤 32000km 10万円くらい 要整 備 欠品なし ヨシムラマフラー スペ アタンク等パーツ多数付

〒174-0075 東京都板橋区桜川3-4-7 ☎03-3933-8046 (21~23時) 菊池徹

■カワサキまたはヤマハ用マルケジーニ Fホイール 5本スポーク 3.50×17 色不問 当方スズキ用同ホイール パー ル白 美品 売り可 取望

〒257-0031 神奈川県泰野市曾屋6012 -3 ☎0463-82-8457 (21~23時) 長谷川孝

●ホンダATC200 トリコロール 10万 円 ヤマハ RZV500用 PVMホイール4、 50×18 里 新園 タイヤ付 8万円 スズキGSX-RII00 94年型用青黒アッ パーカウル スモークスクリーン ヘッ ドライト付 3万円 シートカウルー式

シート付 2万円 カワサキゼファー 400用バンス&ハインズメガホンマフラ - 2万円 GPZ750F用カーカーメガ ホンマフラー黒 3万円 ZZ-R400用 EN 4万円 〒440-0074 愛知県豊橋市上伝馬町89

☎080-554-3380 (20~22時) 大竹栄次

●ホンダSL250S 73年型 保99年9月 銀 39000km 20万円 値引可 実動 外観それなり CRキャブ 〒140-0003 東京都品川区八湖3-2

日正海軍(株) 203-3799-5698(21~24時) 内野道文



●カワサキ71-R田部品 給切れ 事付 フレーム 補強済 専用Sアーム 同用 BS 同用三ツ又 各ワンオフ RS系用 メーターまわり 以上セットで50万円 応談 ワンオフチタン手曲げ管 サイレ ンサーなし 10万円 応談 モリワキ モンスターEN 4カム φ73mm等当時 のデッドストック部品をモリワキ7エン ジン開発者が新規で組んだ最終基 細立 後実走3000km ケタ違いの力がありま す 170万円 160ps以上確実 FAXの み受付 取望 〒198-0051 東京都青梅市友田町2-

675-6 FAX0428-23-3902 松島タダシ

●スズキイナズマ400用ストライカース テンカーボンマフラー 新同 3万円 ヤマハSRXセル付用ボッシュカーボンス リップオン I 万5000円 TZ用Rホイ ール4.50×17 ローター付 5000円 同用マルケジーニ5,00×17 未使用 4万円 TRX用ベビーフェイス | 本出し マフラー サイレンサー要交換 | 万円 〒215-0005 神奈川県川崎市麻生区千 代ヶ丘5-7-19-A-105 ☎044-952-5699 池内裕之







伊奈川住住 有体氏 BUCATI 「本当にリーズナブルな料金で事検が受けられて良かったです。」TOTALで¥53,300、一

"DUCATI





エンジン/フルオーバーホール ¥60.000~ シングルー ¥90,000~ ツイン-マルチー 120,000~ ポート加工(1ポート) ¥5,000~ クランク バランシング・ ¥6.000~ キャブレターセッティング・ ¥30.000~ フレーム補強(1カ所)アルミ ¥5.000~ スチール ¥4.000~ 他車種流用足まわり一 ¥150,000~ 他車種流用ホイール装着・ ¥50.000~

油圧プレーキ&クラッチメッシュホースー

■RC30に関するノウハウには自 信があります。スペシャルパーツ 等も各種取り揃えておりますので、 何なりとお問い合わせください。 - ¥9 000-

■その他、カスタム/チューニングでお困りの際は何なりとお問い合わせください。 各種切削機。アルゴン/ガス溶接器、油圧プレス機、サンドブラスト等を揃え、万全の体制でメインテ ンスから、カスタム&チューニングのお手伝いをさせていただきます。

■各種クレジット取り扱いしております。お気軽にお問い合わせください。

Works Sakurai

〒960-02 福島県福島市飯坂町湯野字千刈田25 TEL/FAX:0245-42-0715 OPEN.10:00AM~8:00PM 月曜日定休 ※12~2月の冬季期間中は日曜日定休



M.Pオリジナルパーツ NCマシニングによる高品質 SMPセパレートハンドル



&ホルダーSETサイズ表 フォーク径 ハンドル角度 43Φ 10° 12° 45**Ø** 10°

> 10° 50**φ**

12'

12

10° その他のサイズにつきま してはTELにてお問い合 わせ下さい。

52Φ

98鈴鹿8Hで使用されその性能、耐久性は実証済で ワンオフパーツ製作致します。

●トップブリッジ&ステム ●バックステップ ●Fキャリパーサポート ¥150,000~ ¥70,000~

Rフローティングキット スプロケットカバー etc ¥35.000~

上記以外にも製作可能です。詳しくはTELにてお問い合わせください。 ※納期に関しましては車種や製作バーツの仕様・種類によって 追います。詳しくはTELにてお問い合わせください。

各種レーサー製作致します ■ドラッグレーサー■NKレーサー■シングル&ツインレーサー スーパーパイカーズ ※キャブセッチィング問します! et。 ■エンジンチュー

カスタムバイク製作致します

サイトウエンジニアリング 〒513-0818三重県鈴鹿市安塚町字源平塚1350-31 TEL:0593-83-1410 FAX:0593-83-5725







AUTOJUMBLE

●スズキGSX-RIION ~88年利用書付 フレーム FN ハーネス OC マフラ 一他一式 8万5000円 カウル ライ タンク シート他外装一式 黒 5 万5000円 ステンレス集合管 3万 5000円 GSXII00カタナ用ハンドル フォー製スタビライザー一式 他一式 | 万8000円 ホンダCR750F田速度を同 転計 パネル一式 6000円 CB1100 RC用アンダーカウル 3万5000円 Rシ ョック 4万5000円 Fローター キャ リバー左右セット 4万8000円 パフ オーマンスキャリバー 4 ポット左右一式 新古品 パッド付 5万8000円 〒232-0016 神奈川県横浜市南区宮元

商业商油

●カワサキAISS 保切れ 白 25万円 実動 シート後方角に破れあり ●ヤマ ハXJR1200用足まわり 外装パーツ小物

BT2-27-401 25045-715-0187

あり Vマックス田FN&Rまわり 3万 円 ホンダマグナ250/スティード用三 ツ又 ロングフォーク 他改造パーツ各 種あり ●H-DショベルFX 120万円 ●スズキGS750用Nマフラー 2万円 ヤマハSR用タンク ボロから程度上ま で各種あり ●SR500初期型 3万円 書付ボロ ●400用部品あり ●GS750 3万円 書なし欠品多数 ●100Vバッ ファー コンプレッサー 各3万円 〒210-0902 神奈川県川崎市幸区小向 仲野町4-15 ☎030-207-3916

日下ジュン

●ヤマハFZ750比米仕様 88年登録 検 99年10月 国内仕様と同色 25000km 50万円 ワンオーナー 多少舗あり へ ッド&キャブOH済 FZR750用Fまわ り&Rホイール ウレタン金塗装ホイー ル ミシュラン 9 分山 オーリンズ Rシ ョック RC30用クラッチ&Fプレーキマ

スター USヨシムラマフラー オイル フィルターカートリッジタイプ 純正S シート 北米仕様専用アンダーカウル 新品タンク付 NPほぼあり 国内仕様 PI 付 當時明記並望

〒110-0005 東京都台東区上野5-8-5 CP10ビル7F (株) SHOEI 企画室 海孝沢孝

●カワサキ Z200 保98年 6月 銀 20000km 20万円 機外共程度上 新品 部品多数組込み済 書付部品取り車付 取望 ○Z2用ENガード 良品を適価で 〒250-0862 神奈川県小田原市成田12 -10 2020-539-1686 (19~23時) 田中珍

●BMW RI00GS-PD 91年型 検99 年8月 黒緑 40000km 60万円 シ ートツートーンに張誌 セルモーター新 型に交換済 バニアケース Fブレーキ

パッド新品付 機外共上 〒229-1115 神奈川県相模原市氷川町 14-10 250427-76-1488(20~23時) 吉住崇

●ヤマハFZRI000 3GM用EN EN&ミ ッションOH済 コスワースレーシング ビストンに変更済 走行8000km 12万 円 値引可

〒465-0087 愛知県名古屋市名東区名 東本涌4-31-402 ☎052-701-0112 温浅青市

○スズキGSF1200用社外Rショック 社 外キャブ BS 改造パーツ 各適価で 〒156-0056 東京都世田谷区八幡山2-6-1 ☎020-65-33783 (19~22時) 岡村太郎

●カワサキ72用FN 860cc 芋品 III 万円 同用クランク 2万円 同用シリ

ンダー 2万円 取録 〒322-0345 栃木県庫沼市旭ヶ斤135-203 20289-77-3489 (21~23時) 高村和里

○ホンダCB750F~1100F レストアベ - ス車 適価で 近県の方希望 〒424-NII4 静岡県清水市庵原町I584 20130-389-0685 **参知条**生

●カワサキZ1000R2 ローソンレブリカ 検切れ ライム緑 9050マイル 98万 円 ●Z系用ミクニキャブ 3万円 ● フプキGS75026 絵切れ 52万円 足 まわり交換 フレーム補強数カ所 ステ ンレス直管タイプマフラー等 ★インナ ーチューブの傷 & 錆修理できます ただ し」カ月くらい待てる方

〒736-0081 広島市安芸区船越5-3-8 ☎082-823-3179 (10~22時) 日等由太

■オート・ジャンブルに投稿 される場合、住所が不完全な もの、名前が苗字だけのもの 電話番号が書かれていないも のは掲載できません。ご希望 で、電話番号、住所を載せた くない場合は、その旨をお書 き添えください。編集部で掲 載する際に問い合わせをする ことがあります。必ず連絡先 を明記してくださるようお願 いします。 (編集部)







BIKERS

½広告をご利用ください。

バイカーズステーションの1/ページ広告は、最低のコスト で最大の広告効果が期待できると、ご好評をいただいてお ります。年間 12 回掲載に加え、6 回、3 回(いずれも連続)、 さらにスポットでもご利用いただけます。130×95 mmとい う表現力のあるスペースにもかかわらず、掲載料金は、12 回の年間契約はトータル 54 万円(1カ月あたりの単価、4 万 5000 円)、6 回/30 万円(同、5 万円)、3 回/16 万 5000 円 (同、5万5000円)、スポット/6万5000円となりま す。(制作費・修正費用および、消費税は別途申し受けます) その他の詳細は、お近くの広告代理店、または弊社営業部 広瀬・岸田までお問い合わせください。

TEL.03-3788-0112 FAX.03-3788-0113

マニュアル何でもあります!

RMW・ドカティ・ジレラ・グッチ・ラベルダ トライアンフ・逆輸入ホンダ・ヤマハ・スズキ

下記リストに無いものはTELにてお気軽にお問い合わせください。 貴重なオリジナル・マニュアルを多数用意してお待ちしております。 F-mailアドレス acpowers@jae0.attnet.or.jp

●パーツリスト何でもあります ¥4.000より

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996) ホンダ、(US仕様は¥5,000) 例 VFR750F CBX1000 CB900F CB1100F CB1100R/CBX1000,CB1100F,CBR900RR/NS400R(ヨーロッパ) ¥8,400/8,700/5,000 ヤマハYZF750.RZ250.RZV500.GTS1000.FZR1000(ヨーロッパ) ¥5,000~5,700 スズキRG500ガンマ,RGV250(ヨーロッパ).

モトグッチ ルマン,デイトナ, ジレラ サトゥルノ

¥5 000~5.200

●サービスマニュアル何でもあります ¥4.500~13.800 BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996)

ホンダ、(US仕様は¥9,800) 例 VFR750F, CBX1000, CBR900RR スズキRG500ガンマ,1100カタナ,DR750,RE5(ヨーロッパ) ¥9 000~10 500

- ●ビンテージドカティ用ステッカーキット ASK PRICE
- ●その他M//アグスタ・カジバ・ハスクバーナ・アエルマッキ ベスパ・ハーレー・カワサキ etc
- ●R1100RSで2馬カUP/高性能エンジンオイル・ザーレン DUCATIベベル系エンジンに超おすすめ! ベベルのうなりが完全に消えます。1 リッ ター¥3,000クラスのオイルより、1ランク上の性能とクオリティ。15W-50 ¥1,5001リ ッター オイル交換後、1.500km以内で最高速度を軒並みオーバーします。3速ギア で最高速度67km/hに達しました(スズキGAG 4速)。5W-30 4リッター¥7,500 耐オーバーヒート性の高さは、140km/h巡行で油温92°C(DUCATI 900SS)



⊆ POWERS

定休日 每週水曜・隔週日曜日 TEL.0468-76-3941 12:00~21:30 FAX.0468-76-3942 24時間受付

二輪・四輪ホイール

シートレール スイングアーム フロントフォーム

ステム ディスクローター フレーム補強 フィン欠損溶接 レイダウン加工 各種溶接加工

フレーム修正 年間1,000 件を越える蓄積された

修正データ。 そして僅かな妥協も許せない塵か

れた職人の技。 そうして生み出された800種を超

す専用治具を開発。 フレーム修正には高精度な測定を 可能とするレーザー測定器を使用 しています。

修正精度一覧 他社の精度と御比較ください。

- 二輪 ホイール 修正 (ストリート) ·····修正誤差 [1.3mm以内
- 二輪 ホイール修正(レーシング) ·····修正誤差 0.1mm以内
- 四輪ホイール修正
- フレーム修正 ブレーキローター修正
- ·····修正誤差 0.5mm以内
- ·····修正誤差 ().1㎜以内 ·····修正誤差 0.1㎜以内

※HD・BMW等外国車及び旧車の修正も可能です※



モトショップ梶ヶ谷

川崎市高津区下作延818 **2044 (865) 8933** 営業時間/AM10:00~PM 9:00 每週月曜日 定休

お支払いには各種カード。 クレジットをご利用頂けます。



国内4メーカー (約400色) オートバイ純正色塗料 (2液タイプポリウレタン樹脂塗料)

エアースプレーガン ピースコンお持ちの方 (塗装マニュアルつき)

■塗料 (ベース8:硬化剤1) 250gセット+うすめ液 250cc 3,200円 500gセット+うすめ液 500cc 4,800円 1000gセット十うすめ液 1000cc 8,400円 *キャンディ色はアンダーコート価格下記が追加

250gセット+うすめ液 250cc 2,600円 500gセット+うすめ液 500cc 3.800円 1000gセット十うすめ液 1000cc 6,500円

- ■白サフェサー (ベース4:硬化剤1) 250gセット+うすめ液 250cc 2.500円 500gセット+うすめ液 500cc 3,000円 1000gセット十うすめ液 1000cc 4,200円 ■ポリパテ
- 200g十洗浄液 200cc 2,800円 *他色見本を送って下されば調色致し ます。調色料3.000円
- ・使用量は色により差がありますが250gでタンク1.5個分

塗料売り

カスタムペインティング事業部 浜松第一途装有限会社

〒435 静岡県浜松市長鶴町29-1 雷 話 (053) 465-3373 FAX (053) 462-7091 日、月曜休業 AM 9:00 (PM 6:00

CB750KO ············49,000円

Z400FXタイガーカラー ······59,000円 W3最終カラー ·······40,000円



オートバイ・ヘルメットのカスタムペイント 12年の実績

基本料金 (キズ、ヘコミ板金、ハクリ別料金) 750SSレインボウ ………69,000円

47,000円 ゼファZ2カラー 火の玉 タイガー 56,000円 2Sカラー 61,000円 ZRXローソンR1カラー 75,000円

ヘルメット 例 アイルトンセナ 36 000円 レプリカ、オリジナル、ファイヤーパターン 20.000円より60.000円

CB750FB ······71,000円 Z750FX ······58,000円 ■カスタムペイント申し込方法

純正色復元塗装の場合は宅配便にて当社へ直接送ってください 見積書、料金振込用紙、納期日連絡を送ります。(必ず連絡先記入) カスタムペイントについては電話、ファックスにて問い合わせ下さい。

▲Z1Rはこんな感じに分割 されます。

お役に立たせて頂いてます! グラフィ

カワサキ旧車のレストアの際、外装のグラフィックが手に入らず新品の外装、もしくは塗装で 高額な出費をされてる方、もしくはショップの方に朗報です。(貼った上にクリア塗装OKです)

- ●Z 1000H用¥8,000 (転写タイプ10点セット)
 ●ZIRI.シルバー用¥11,000 (転写タイプ)
 ●GPZ400F(レイニー) 用¥13,000 (10点セット) ●ZRX400 (ローソン) 用¥4,000~5,000 (カラ ●ゼファー400 (Z1B,Z2B) 用¥9,000 ●Z1000MKII.Z750FX-I用¥10,000(転写タイプ)
- ■Z1A用¥9,000 (転写タイプ6点セット)■Z2A用¥9,000 (転写タイプ6点セット)
- ●Z1B.Z2B用¥9,000 (転写タイプ6点セット) ●KZ1300A-1用¥10,000 (転写タイプ+ライン) ●750SS (GRD) (BLU用も新登場) レインボー¥10,000
- (転写タイプ) ●500SS (RED) レインボー新登場 ¥9,000 (転写タイプ上 NV ●350SS,250SS, (RED,WHT) 用レインボー ¥10,000
- ●KH250.400最終型(GRN)用¥10,000(転写タイプ6点セット)
- ■Z1000BI用¥5.000(1mライン×3)
- ●Z1000RII (GRN) 用¥12,000 (1mライン×2+サイドテール6点セット
- ●GPZ1100A-1 (BFD) 用¥12 000 (10点セット)
- ■Z400FX E・3用¥4.000(1mライン×2) ●Z400GP(GRN)用¥12,000(7点セット)
- ●Z400 GP (BLK.RED) 用¥11,000 (6点セット)

◆当社のステッカーキットは・・・・・・
ラインタイプ、転号タイプなど専門により貼りやすいように作っております。詳しくは、お電話でお助い合せ
くだい。現。必有物の透射的風色を繋ずるため、実際さしてない場合あります。パリミ、カッター等で設分 間で出来る作業ですのでごうなください。☆こ注文の間は相話でで調率機関してください。1

福島県を中心にカスタムフリークを応援する強い味方∥

福島県いわき市平中神谷字苅萱63番地の5 (株)ビップブラザーズ TEL(0246)34-7227代 FAX34-2174 常磐高速で都心から2時間//



(消費税は別途承ります)

●その他、転写タイプの商品に限り1台分からカラーオーダー承りま 価格は同一でOKです!(納期10日~14日ぐらいかかります。)

▲磁いダブルのラインも貼り やすいようにこのようにな

りしていますので簡単に 業人さんでも貼れます!

っています。

●データの読み方は……

①車名 ②年式 ③途色 ④走行距離 ⑤車検/保険 ⑥セールスポイント(ド レスアップ、改造、オプションなど) ⑦程度 9価格、が表示されています。 ⑦の程度は次の4段階に分かれています。

- ●EC=Excellent Condition…文句なしの極上車、あるいは新同車。
- ●GC=Good Condition…とりあえず整備不要、程度良好の完全実動車。
- ●AC=Average Condition…ごく普通の中古車、多少の手入れが必要。
- ●NW=Needs Work…整備、修理が必要。レストアの素材としても最適。 なお、8の価格については、各ショップによって含まれる費用が異なっている 場合がありますので、直接お問い合わせください。

●ヤマハXT400テネレ

6青

0-

310万円

@1992年

・
の
スープアップ

0-

@1990/Æ

@18000km

OGC

097+ K&N

のモトグッツィ

@1995年

@10000km

のノーマル 18インチ

OBMW R100RS

②1977年 ③青 ⑤46000km ⑤検2年付

ムラヤマモータース 03-3378-0161 東京都渋谷区笹塚2-7-8 〒151-0073

●BMW R100RS限定車 @1982年 **O**用 ●検2000年8月 €17300km の旧バッグ DGマフラー S/Wシート

●モトグッツィV10チェンタウロ ❷1997年 ❸黄 **6**棒1999年5月 78/10km **⊙**サイドスタンド **3**98万円

●BMW R1100RS Hカウル €1994年 **6**赤 ●検2000年4月 **●**9500km **③**インテグラルケース WPショック **O**GC €115万円

OBMW R1100R 201998年 02 @75周年限定車 ABS 新車 **REC** @15075PJ

OBMW R1100GS ABS @1995年 0户 **O**31230km 6検1999年9月 のガード パッグ 前後タイヤ新 の115万円 **0**GC

AAA 0489-97-8838 埼玉県八湖市古新田273 〒340-0823 グッツィスポルトジン<u>グウシ</u> **●**BMW R100トラッド 045-943-2891 神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5 @1000AF ❸クラシカル黒 ●30872km ●検2年付 ●純正Fカウル WPリアショック **O**GC **3**75万円

OBMW R100R のアメジスト紫 @100/年 **の**締2年付 @5800km **O**EC 978万円

OBMW R1100R ABS **2**1995年 **6**流 6検1999年8月 @13310km **③**カウル ガード バッグ €100万円

●ヤマハSR595 USカフェ **の**カスタ/\カラー 0-----6検2年付 **⊙**59500 ハイバフォーマンスSR **Q**EC €138万円

●BMW クラウザーMKM1000 ●モトグッツィV40タルガ @1986年 ❸オリジナル白 の赤 6検2000年9月 6検2000年4月 @1110km グッツィガード 6 希少車 デュアルシート €150万円 @42万円 **Q**EC

ORMW B80

●ドウカティ851レーシング ❸赤/白/緑 @1992年 Q12534km 6検1998年12月 **の**フペマパー以名数 085万円 860

OBMW R1100R ABS @1996年 **●**17800km 6検2年付 OH-K **0**GC **9**85万円

OBMW R1100R ABS

O#₹

●検2年付

@130万円

@1995年

●6500km

@1995年

@20220km

O5520km

REC

⊙ハーフカウル ⊘EC

●ヤマハSR528 USカフェ ⑥カスタムカラー 6検2年付 **⑤**528cc テクマグホイール @12575FF OFC.

Oモトグッツィ イモラⅡ改 OBMW R80GS P/D @1986年 ◎赤 @1985年 ❸オリジナル白 6検1999年6月 @21000km 0-の命2年付 ●希少のGS **⊙**435cc 2/Vレプ化 **3**42万円 **Q**GC **6**75万円 **a**GC

福田モーター商会 03-3488-6841 東京都渋谷区笹塚1-50-16

6検1999年9月

@26万円

@3910km ●検1999年11月 **⑤**カウル バッグ タンクバッグ €100万円 OBMW R1100RS ABS ❸黒 **2**1998年

0----6検2年付 062100 FCR **O**GC **9**75万円 ●ヤマハSRX4-N

のカスタノッカラー

❸カスタムカラー

Ø検2年付

968万円

●ヤマハSRX4-N

0----

662100 FCR

●ホンダ プロス650

のスーパートラップ

QGC

RGC

(3)黑 **2**1985年 **の**1988年 **6**3 6検2000年7月 @3500km **Q**26750km 6検2年付 **6**ノーマル **9**GC ●乗りやすい価格 ノーマル ●GC ●55万円 **9**78万円 ●モトグッツィV40タルガ ハヤシカスタム 03-3756-2160 東京都大田区下丸子2-1-1-101

RGC **3**65万円 ●BMW K100BS-2V **◎**マジソン @1986年 Q42970km 6検2000年2月

OBMW F650ST

のオレンジシート

@1997年

●6870km

●現状渡し

aGC

OBMW R1100RS ABS @1993年 **6**赤 6検1999年12月 **△**40820km ガード バック ⊙ハーフカウル **O**EC @10575PP

●セマハSRX6-IV **⊙**FCR スーパートラップ **O**GC 065万円

95575PH

0GC **9**45万円 ●モトグッツィ1100スポーツ @1995年 0黄 6検1999年4月 **●**6000km ●FCR テルミ ハイカム PVM他 OFC. @16075(P)

60流

6検1999年10月

≅LGT

077/ISRX6 @1991年 **○**28854km 6検1999年5月 **⊙**680cc ヨシムラカム マフラー **n**GC 020万円

●スズキ ボルティー改

●ホンダCB160改

⊙15207マイル

OEC

0銀

0-●CR風ALタンク シート レストア

369万円

〒146-0092

OBMW K100RS-4V ABS @1992年 ❸黒
❺検2年付 @28580km 6標準シ OEC **◎**73万円

aGC @125万円 ●ドゥカティ916モノポスト @1997年 ❸赤 6検1999年12月

OBMW R1100RT ABS

043

●検1999年9月

@180万円

●ホンダ プロス400 ❸カスタムカラー 0----6検2年付 ③スーパートラップ **Q**GC **9**48万円

バイクハウスフラット杉並 03-3394-9471 東京都杉並区清水1-15-12

●ホンダCB77 ❷橙 @15561km 6 棒2000年9月 **a**-**0**GC @25万円

OBMW K1100RS ABS @1993年 ◎書

@16180km 6検1999年5月 **O**EC **9**100万円

> ●マーニ1000スフィーダ @1990年 ❸赤 ●13230km ●検2年付 ●ダイナコイル スポーツマフラー €125万円 **O**EC

ORMW R80 @1987年 @15000km 6検1999年11月 A-**O**AC €30万円

OBMW K1 ABS ◎青メタ **⊙**7272km 6検2年付 ○新同 タンクバッグ **3**98万円 **O**EC

@1993年 @18590km ●検1999年1月 @/\#-K シティケース **9**73万円 **O**GC

OBMW R80

146 BIKERS STATION 1998-12

●ホンダCB77 **0**4864km

●ドゥカティ900MHR改カウルレス @1982年 **O**R 6検2年付 のイモラタンク ENOH セル付他 068万円

€125万円 **①**ジレラ500サトゥルノ改 **②** ● ③黄 **⊘**3000km ●検2年付 ❶ジレラ350サトゥルノ **@**1988年 ◎赤 ♠8970km 0-**の**ノーマル €42万円 ●カワサキZ2 Q1975年 **©**31149km ●ヨシムラ集合 多少手入れ必要 055万円応談

■ショーワスペシャル倒立フォーク ステム打替可 20万円応談 ■オー ヴァー製CB400SFスタビ付スイ ングアーム 6万円

●ホンダCB900F の赤 **の**2428マイル 0-6分装新品 **9**70万円

のプロアーム USDフォーク @8875PP ●ドゥカティ250アスモ

ヒロズオート 0729-53-2558 大阪府藤井寺市野中1-98-4

■ZZ-R1100D1ホイールセット 8万円 GPZ900R ZX-10に取 り付け加工の場合は4万5000円増し

モトショップ梶ケ谷 044-865-8933 神奈川県川崎市高津区下作延818 〒213-0033

●ホンダCB450K0 @1966年 **③**黒 @30958km 0-**③**クジラ フルレストア €69万円

PARTS

man15 man25 Sタイプ用シート シート カウル フレームカバー 新岡 2 万円 ■ドラッグスター用スラッシ ュカットマフラー 2万円

②銀 025000マイル 0ー ●フルオリジナル 整備済 ●85万円 ●ホンダGL1500J **6**ベージュ @1988年 ●23000km 6検2000年8月 ⑥純正パーツ付 098万円

PARTS ■ホイールセット ZZ-R1100D フロントディスク付 10万円 GPZ900 R ZX-10にコンパートOK 加工賃 **●**BMW R100トラッド @1990年 ⊚黒 **⊙**38727km 0-●諸経費のみにて検2年付 358万円

●ホンダCB750K4 @1974年 0青 ●37000km 6検2年付 a---**O**GC 04575PP

●ホンダGL1500SER @1994年 ❷バール白 ●6594マイル 6検2年付 のノーマル 0EC

PARTS ■ホイールセット ビモータDB2 白 11万円 ドゥカティ916SPS 14万円 SRX600 4万円

●カワサキ ゼファーχ @1996年 **③**黒 **●**5286km 0-**6**ヨシムラアルミハンドル マフラー €36万円

スピードショップオールマン 045-421-8391 神奈川県横浜市神奈川区新子安2-4-19 〒221-0013

●ヤマハTZ250 **四**1973年 0<u>0</u> 0-**の**セミワークス €100万円

●ホンダGL1500SE トライク のキャンディ赤 @1996Œ 9903マイル 6検2000年6月 ●オプション/別注パーツ多数 9500万円

PARTS ■'91GSX-R1100用WP倒立フォーク ROMA4054 三ツ又 ハンドル 160mmステアリングダンバー WP 30309リアショック 38万円応談

●ヤマハ ビラーゴ250 @1991年 **6**線 @10011km 6保2000年8月 のノーマル のGC @18万円

●ドゥカティ900SL Hカウル @1992年 ◎赤 **△**18000km 6検2000年7月 **⑤**ダイマグ Rハウスサイレンサー他 **6**94万円

PARTS
■アエルマッキフロントフォークセ ット ステム付 新古品 5万5000

●ヤワ ヤワサイドカー **◎**/パール白 @1988年 ●13925km ●検1999年4月 ●350cc 2サイクル 3人乗り ●38万円

■'9|GSX-R|100アッパー アン ダー シートカウル フューエルタ ンク 黒/灰 上物 セットで10万

●ホンダCB72 ❸赤 **0**34142マイル **9**ー **の**レストア済 希少車 ●56万円

●ホンダCB77

●ドゥカティ916ストラーダ **№**100/Æ の赤 Q15769km **の**樟2年付 ⑤テルミ オーリンズショック他 €158万円

PARTS ■ヤマハTZ250ドラムブレーキ前 後セット 新品リム/スポーク付 40万円 ■テクマグ ドゥカティド 1用 5.00×18 新古品 8万円

ケインズ 092-841-0838 福岡県福岡市東区箱崎2-41-3 〒812-0053

■ZZ-R1100Cフロントフォーク セット 8万円 ■'96GSX-R750 用オーリンズタイプ4リアショック の赤 ●65890マイル **⊙**レストア済 希少車 **3**98万円

●ドウカティM900 @1996年 ❸赤 ●916km ●検2年付 ●テルミ ステップ ø19マスター ●EC ●118万円

PARTS ■シーリーフレーム スイングアーム タンクシートセット 中古 15万円 ■ドゥカティMHR純正フォーク リペア品 8万円

●カワサキZ750FX 0----0-(3実動 手入れは必要 €35万円

PARTS ■'95GSX-R1100Wトキコ6ポッ トキャリパー左右 Fディスク左右 セットで5万6000円

PARTS

スイフト 075-323-2175 京都府京都市右京区山ノ内中畑町29-8 〒615-0085

スコードロン 03-3702-5530 東京都世田谷区中町4-20-8 〒158-0091

ワールドモトランド 0272-43-7272 群馬県前橋市三河町2-2-23 〒371-0015

❸火の玉カラー

●ヤマハSR400 @1992年 6検2年付 母イヤ前後新品 628万円

●カワサキZXR400

@1993年

0-

€11000km

PARTS ■GPZ900R A7足まわり フォ ーク 三ツ又 ハンドル 前後ホイ ール 前後ディスク Fキャリパー セットで20万円

■ZZ-R1100 走行3万キロ キャブ・イグナイター付 CとDあり ともに好調 各15万円 PARTS

■RZ250/350R用ダイマグホイー

PARTS

●ドゥカティ スーパーモノ @1995年 ◎赤 0-Gスペアパーツ多数付 €360万円 **n**GC

€115万円 **の**ビモータ スーパーモノ @1995年 ❸赤/銀 **©**710km **6**— の の FC

695万円

0----

PARTS ■SRX用WB2in1スーパートラッ プ 2万円 ■Z2用カーカーメガ ホン 黒 2万円 ■CB750FB 部品取り車 書付 5万円

0

G-

@29万円

PARTS 日本日15 日の日2900日コンプリートエンジン SPLへッド ヨシムラカム ワイセコφ75 1000日メクランク&コ ンロッド ノーマル下取りで55万円

■GPZ900R A7足まわり フォ ーク 三ツ又 ハンドル 前後ホイ ール 前後ディスク Fキャリパー

ル 2.15×18 2.50×18 新品未使 用 前後セットで9万円 ケイウェイブ 027-261-1997 群馬県前橋市上大島町68-14 〒379-2153

●アエルマッキ アラドーロ @1966年 ❸赤 0-**⊙**フルレストア

Oドゥカティ レーシングバンタ

3赤

0-

新軍

380万円

@1985年

0 0 km

●ドウカティ400SSJ 0-0-**の**ノーマル €57万円

PARTS ■ニンジャ用ツキギ製オールステン レス/アルミマフラー 中古 7万 ■CBR900RRエンジン 20万円 ■ブラックバード用FCR41 新品 TPS クリーナーボックスアダブ ター付 1セットのみ特価にて

●1981年 ●ライムグリーン ●2875マイル ●検1999年 4月 ●ダイマグ FCR ENOH済 ●GC ●220万円 ●カワサキZ1R

●カワサキZ1000J R1仕様

3290万円 OFC. ●ドゥカティ250ナローケース @1962年 ❷绿 0-6 ALタンク他

●乾式クラッチ

●ドウカティ900SS ❸赤 **⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙⊙**</li @108F

モトジャンキ PARTS レトン ドン 千 086-242-5515 岡山県岡山市西之町18-113 〒700-0918 ■GPZI100用ベビーフェイスステ ンレス/アルミマフラー 小キズあ り 5万円

②1977年 ❸シャンバン金 0-0-●ENOH 新規 少カスタム ❸予価100万円

SHOPS AUTO UMBLE

●スズキGSX-R1100 @1987年 ❸黒 MIMO **6**15万円

PARTS ■KZ1000MkII Z1R用OH済 エンジン '78年型 黒 OH後未 走行 極上 45万円

> ウイニングラン 054-845-1248 静岡県藤枝市上青島471-8

●ヤマハSRX4 の各色あり 0 0-6600もあり 数台在庫 ③8万円より MAC

●スズキGSX750E4 **0 の**ノーマル @AC 015万円 ●スズキGS1000

❸白/青

€380万円

G-

のノーマル MAC **3**65万円 ●スズキXB750レーサー ◎白/青 0-0-3ファクトリー車 車検取得可能

0----

ŏ----

●ドウカティ955コルサ ◎赤 0-6-⑤レーサー 車検代別途120万円 MAC ❸480万円

●スズキGSX1100刀レーサー ❸赤 ⑥レーサー 車検代別途30万円 **a**GC @28075P

●ヤマハXJR1200カスタム 0----**6**9 6検1999年3月 ⑥チタンEX 足まわり他改多数 ●98万円

●ホンダCB1100RD @1983年 ◎赤/白 0-●チタンEX 足まわり他改多数 ◎250万円

CB₁ De

■CBX400F外装一式 青/白 3万円 ■テクマグ 4.50×18 RS250用 ベアリングなし 3万

PARTS ■RS500フロントフォーク 40万 円 同コムスターホイール 3.50× 16 4 00×18 セットで50万円

ウッドストック 0629-58-4307 広島県佐伯郡大野町宮島ロ西1-10-7

PARTS ■アドバンテージショーワφ41正立 フォーク 12万円

> サニーサイド 0727-26-5210 大阪府箕面市石丸2~6-31 〒582-0027

6ノーマル **9**GC **6**22万円 ●ホンダCB900F @1980年 **⑥**銀 @21808km 0-

⑤'81年外装 スプロケ・チェーン新

O#

0-

●ホンダCB750F7

21979年

@32300km

OGC

055万円 **Q**GC ●ホンダCB750FA @1080Æ **6**28 **●**29800km **6**--卜付 **⊕**モリワキショー

●ホンダCB750FB @1981年 **③**赤 **●**33800km 0-**③**タイヤ バッテリー新品 **9**35万円

625万円

ウイリー 0985-27-7785 宮崎県宮崎市南花ケ島283-3 〒880-0055

●ホンダXR600 @1988年 0赤 0 6-**G**フロントリムCR250 @28万円

OFF-SAR ❸赤/白/緑 0-●ディーラー新華を特価にて @160万円

■SR400エンジン 走行2000km 新同 8万円 ■TM40シングルキャブレター 新古品 2個あり 3

ブリッジ 0425-88-1148 東京都日野市日野7773-394-102 〒191-0012

PARTS ■VF1000円用リアホイールキット

5.50×17 ローター キャリバー込 みの万円

PARTS ■VF1000R用オイルクーラーキッ ト サーク4.5×10段 7万~8万 9000円 限定10セットのみ製作 ■ 7 ドコ他 1/4田 マフラー あり

PARTS ■プロス用FCR37・39キット 限 定品 予価13万円 ■ピルシュタイ ンエンジン洗浄ナービス受付中 1 万5000円より

静岡県富士市天間1928-7 〒419-0205 ●カワサキ750ターボ @1983年 ○赤/黒 @47000km 0-

⑤カーカーK2 OC EN良好 **◎**88万円

PARTS ■ゼファー400改615仕様セット ワ イセコピストン シリンダー 軽量 バランス済クランク メガサイクル カム ガスケット他 15万円

■'89ZXR400倒立フォークセット 4万円 ■GPZ900R A10スイ ングアーム 2万円 ■TL1000S スイングアーム 2万円

PARTS ■GPZ900R A10ホイールセッ ト 3万円 ■ZZ-R1100C3シリ ンダーヘッド 3万円 ■'92ZXFI400Fホイール 1万円

モンスター 神奈川県厚木市元町9-26 〒243-0002

PARTS ■YZF-RIオールチタン・カーボ ン/チタンサイレンサー 重量3.4 kg 28万円 スリップオンタイプは

■トライアスロンバイク カーボン フレーム 前後マービック デュラ エース 10万円 ■モンスターキャ ンギャル募集中 ギャラあり

312-734 0489-58-2780 埼玉県三郷市戸ケ崎2181 〒341-0044

ロモトグッツィ アイトナ1000 **9**赤 @1003Œ **●**5600km 6檢1999年5月

€115万円

PARTS

■RC30用マルケジーニ3本スポー

クマグホイール 最終ロット 3. 50×17 5.50×17 ノーマルFアク スル仕様 白 26万8000円

PARTS

■RC30用ダイマグ中空ホロタイプ マグホイール 3.50×17 5.50×17

金 ノーマルFアクスル仕様 29万

PARTS ■RC30用マルケジーニ5本スポーク 3.50×17 5.50×17 ノーマル ドアクスル仕様 車高調整 ドライ

■RC30用リアレーシングスタンド ホイールストッパー付 2万2000円

同用チェーンアジャストクイックス

PARTS ■RC30用STDローター対応全天 模型カーポンメタルパッド 8000円 同用FCCケブラークラッチブレー

PARTS

PARTS

ブスプロケット付 31万円

パナ 6000円

テイトナRS **O**モトグッツィ @1997年 ⊗赤 @3800km 6検1999年3月 **0**Sシート ボンサイレンサー @4/075CD **REC**

ロビモータ ティエシ @1001年 **Q** \$8 6検1999年7月 @6000km **O**EC **0**110万円

OFF-9SB6R @1997年 ❸赤/黒 @2600km 6検1999年3月 0EC @175万円

OFE-9SB6 **の**白/赤 @1995年 ◎検1998年12月 **△**6950km -ポンホイール他 **G**IVY仕様 カ €180万円

OEC

@1996年

@5000km

@NZ什様

スピードバード

@FC

ト 1万8000円 OFF-VYR6 ■RC30用ピンゲルアルミガソリン コックセット 3万8000円 ■ドレ メル製マルチプロ電動リューター72 @1992年 ◎白/赤 @13500km O棒1998年12月 **@**EC 089万円 ピースセット ケース付 3万円

●ドウカティ916セナ PARTS ■ブレンボ 4 ポットキャリバー用ス テンレス専用カーボンメタルバッド のガンメタ @1005年 **⊘**2700km 6検1999年9月 8000円 ■RC30用WP車高調整付 のカーボンバー €188万円 リアショック 中古 6万円

のトライアンフ デイトナ900 ■RC30ノーマルリアショック 未 使用 3万5000円 ■アールズオイ ルクーラーサーモスタット #8フィ ❸赤 6-€94万円 ッティング 4 個付 1 万6000円

●トライアンフ スプリント900 @1998年 の書 ■テーラーブラグコード 空冷用 各色・角度あり 2本入り 在暉処 **●**3900km 0-のカーボンエグソー -スト 分価格1600円 683万円

03-3271-5770 東京都中央区日本橋2-1-19 ■SBSプレーキバッド プレンボ 4ポット AP4ポットに PM4 Pポットは要加工 各タイプ3500円 PARTS

OTHERS ■RC30用ハイカム インテークバルブ 加工済アウターバルブスプリング ギアトレインシムセット 限 ■オーリンズ&WPサスペンショ ン/Sダンバーのオーバーホール受 け付け中 工賃 1本1万6000円より 定5セット 26万円

■RC30シルエットジッポーライタ - 純銀ボディ オーナーネーム フレームナンバー刻印入り 限定30 PARTS ■オイル添加剤ライトアップ オイル3 Q用 スーパー300cc 4800円 個 予価3万5000円

ACパワーズ ■R○30用ドゥオーモ5本スポーク マグホイール 3.50×17 5.50×17 ノーマルドアクスル仕様 チタンシ 0468-76-3941 神奈川県三浦郡薬山町長柄1461-378 ルバー 24万3000円

OTHERS

■BMW日本語サービスマニュアル 各1万~1万3000円 ■ドカ・モト グッツィ・ホンダ・ヤマ八等マニュ アル何でもあります

■中古バーツ CB750K4スピード/タコメーターセット 2万5000円 トップブリッジ 8500円 同K 2スピードメーター 1万5000円

●スズキGSX750S-III

011-110 @18000km **向**給2年付 @23万8000円

PARTS ■マルゾッキφ35ディスクタイプフロントフォーク 三ツ又 3万5000 ●ドウカティ900MHR 前期モデル @1082年 0赤 **0**12000km 0-

モトピットフジワラ

PARTS ■CB250/350K2ダブルシート 1 755000

●カワサキGPZ750R ❷青/銀 ■H-Dスプリンガーフォーク

·マル ENOH済 ⑤キック フルノー @120万円

078-943-0118 兵庫県加古郡播磨町野添東1-114 〒675-0161

極上 2万円 ローター ステータ ーセット 8000円 ■CS90マフラ @15000km 6 0-000 @332280UUE

PARTS ■ドゥカティシングルエンジンの置 物製作中 ディスプレイなどにどう

ビップブラザーズ

●ドウカティ900MHR @1982年 **6**銀 ●27512km ● ●イモラ仕様 スポーク 改多数 ●EC ●47FFで

●ホンダST70K1-4 @1072年 **®** 🛱 0-@8193km **の**マフラ - 卜他新品使用 スペックエンジニアリング 082-875-7411 広島県広島市安佐南区戦國7-25-4 〒731-0138

●カワサキGPZ1000RX 0248-34-7227 福島県いわき市平中神谷苅董63-5 〒970-8021 0-の里 @15000km **O**GC **0**25758000F9

●ドウカティ900MHR @1983Œ ◎黄 @12043km 0-⑤外装ノーマルSS キック最終 **O**GC €135万円

●ホンダST707 初期型 @1969年 ❸キャンティルビー赤 **△**4600km 0-●新品部品多数使用フルレストア車 @29758000E3 @FC

@12758000F3

のスズキGSX-R1100WS @1995年 **②**黄 @3950km 6検1999年5月 ⑥後輪1650s以上 FCR テクマグ @16075PJ

ラムエンタープライズ 03-3808-0935 東京都中央区日本橋堀留町2-3-3-906

①カワサキZXR750 @15000km 6検1999年10月 a-**0**GC **0**45万円

@1974年 0___ 0-のレストア済

@260万円

●ホンダCS90K1 **四**1969年 **6** 6 Gフルレストア済 80%新品部品組込 ◎35万円

PARTS ■エンジン ZX10 15万円 FZR1000 3GM FZ750に搭載 ラジエター OC EXバイ付 20万円 ZZ-R1100C 20万円

のスズキGSX-R750 ◎赤/黒 @1985年 ⊕ fi km @ SETTE **OFC** 05575CD

●ドゥカティ750S ORMW R65 **6**:8 @1974年 @1979年 6 @17873km ⑤レストア済 ヴィーツーバーツ €240万円 **035**55 **REC**

REC

■CL250/350K3ダブルシート 3万5000円 フォークカバー 8500 円 左右エアクリーナーカバー 1 万円 タンクエンブレム 3000円

PARTS ■エンジン '77RD400 キャブ付 5万円 ■GPZ1000RXエンジン キャブ ラジエター一式あり

●ホンダCB450K0 @1966年 0 **⊘**QS∏∏km 0-Gフルレストア車 **6**65万円 **O**EC

●エンフィールド ブリット500 @1997年 **6**標 G給2000年2日 @12800km のオプション付 **O**EC **@**42万円

の苗

a-

aGC

0

nGC

94700km

@1974年

OEC

A--

0GC

●ドウカティ750GT @1974年 ❸エンジ/黒 0-0-⑥ノーマル 他230万円の車両あり **O**GC ❸195万円

PARTS ■同日マフラー 2万8000円 フロ ントホイールリム 8500円 ■CB 250/350K2タンク 金 4万円 メーターセット 4万8000円

PARTS ■オービッグアップハンドルキット ZZ-R1100C用 8000円 ■ZX10 書付フレーム 1万円

のホンダCB160 @1964年 @10000km 6カスタム車 **REC** 055万円 **●**モトグッツィV40タルガ ●ドウカティ350MkIII @1974Œ ❸赤 **6**流 ●軽2縣登録可 0-02099マイル ⑤シングル フルレストア車 033万円 **O**FC @130万円

■CB250/350K2メーターブラケット 5400円 ステアリングダンバーセット 9500円 Fフェンダー 3万6000円 日バンバー 2500円

PARTS ■ZZ-R1100Dエンジン腰上 万5000円 ■GPZ400F用ヨシム ラST-1カム 3万5000円

PARTS

@12000km 0-Gフルレストア車 **9**65万円 **OFC** トレッセル

●ホンダCB77

@1967年

●ホンダ エルシノア125 ●ドゥカティ250スクランブラー @1973年 **@** \$8 @1062FF ❸青ラメ @20000km 0-**☆**2088マイル 0- **⑤**フルノーマル **0**20万円 @9575FB

PARTS ■CB250/350K3ダブルシート 4万6000円 間K2用 4万円

■GPZ900RA2足まわり 三ツ又 &フォーク 前後ホイールセット ■CB/CL250系クランクシャフ 程度中 2万5000円 ト 15万円 カムシャフト 4万円

@1994年

6華重

n-

0878-21-8473 香川県高松市福岡町2-23-1

②赤

●ドゥカティ350ヴェント ●ドウカティ400F3 @1987年 **8**赤/白 @16473km 0-⑤オーリンズ コンチマフラー **O**GC @4875PB @4575FB

PARTS ■CB/CL250系ロッカーアーム 8500円 オーバーサイズピストン リング 1万8000円

0427-40-2266 神奈川県相模原市若松2-19-5 〒229-0014

@ to ZIASRANNET 6アルミ外装 @1993年 6検1999年7月 **⊙**フルカスタム 530cc 050万円前隊

●ドウカティ906パリ @1989年 **6**赤/白 PARTS ■バルカン400用イージーライダー ススーパートラップ 3万円 @23489km 母異径4ポット **O**GC

6検2000年5月 コンチマフラ **6**50万円

■SL250Sシリコンレクチファイ ア 1万3000円 リアフェンダー 1万9800円 キャプレター 2万円

02 **@**12000km 母検2年付 @45758000F9

6赤/白

❷1971年 0黑 0-0-6-**©**150万円

モトショップイモト ●ドゥカティ851ストラーダ 0----0 kg 広島県広島市中区国泰寺町1-10-18 0-⑤外装・足まわり888コルサ他 〒730-0042 ▼

■CB750K1左右ハンドルスイッチ セット 2万円 ■ST70Zキャブ レター 2万5000円 ■CB90ハー ネス 4000円

918000km 6-・オーリンズ付 @35758000FF

●ホンダCB750FC

PARTS ■ドゥカティモンスター用タコメー ター メーターバネル付アッセンブ リー 新同 3万8000円 ●ドゥカティ750SS イモラ仕様 ■750SSイモラカウル FRP製 3万900円 ■DB1純正カウルセ **6** (8) 6-**⊕**ラウンドケース アスモ仕様 OH済 ット FRP製 白ゲル 残り数セ @280万円 ット 30万円

■CS90リアフェンダー 銀 1万 8000円 メインスイッチ 6500円

●ホンダCB750FB **9**8000km 6検1999年4月 のエンジン良好 のAC 327万8000円

■SR用ドゥカティタイプアルミタ ンクシート 中古 5万円 ■SR 用フロントブレーキ リム付 1万

●ドウカティ900SS ❷1979年 ❸銀/青 6 195万円より **O**EC

PARTS ■MHR純正カウルセット FRP 製 白ゲル 新品 9万円 ■750 SS純正タイプステップキット 3 万5000円

SHOPS AUTO UMBLE

PARTS

■スポークホイールセット アクロ ンリム 純正ハブ・スポーク 20万 円 その他750SSパーツ多数あり

キッズライダースクラブ 06-413-2174 兵庫県尼崎市大庄中通1-67-28 〒660-0075

OBMW R75/5 @1973年 OI **O**34427km 6検2000年4月 ●整備 点検済 OGC **3**90万円

のモトグッツィ ルマン I @1977年 ❸赤 ●検2000年4月 **⊙**41979km **⊙**フォルセラ AP オーリンズ 3125万円

@1990年 Ø#∰ 6検1999年10月 @23000km ●ツインブラグ マロッシ コンチ●EC ③125万円

ジェイ&ジェイ 0799-27-1666 兵庫県洲本市由良町由良542-2 〒656-2543 ▼

●カワサキZ1000R1 US仕様 ●1982年 ●緑 ●12000マイル ● **③**エンジン○H 各部レストア済 @172万円

のカワサキZ1100GP改 9階メタ 11000マイル 6一 のダイマグ FCR他 **③**123万円

②1974年 ③火の玉カラー ●16000マイル ④ ●ワイセコ FCR他 0GC **9**118万円

●カワサキフ1000Mk II **⊙**ヘッドOH カーカー @6975PP

●1977年 ●銀 ●15000マイル ●一 のカーカーメガホン ●GC ● @6375PP

●カワサキK71000 **O**GC €48万円

⊕ニューペイント €39万円

PARTS ■KZ1000MkIIシリンダーヘッド

ASSy カバー カム バルブ等 一式付 新品 20万円 同クランク シャフトAssy 新品 15万円

PARTS ■KZ1000MkIIシリンダーブロッ クAssy ピストン付 新品 10

ウレタン屋 0429-47-0260 埼玉県所沢市北野409-2 〒359-1152

●ホンダCB1100F ❸赤/白 @1983年 **⊙**15000マイル 0-A----ONW 045万円

●ホンダCB750FC **201982年** 6赤/白 @18000km 0-**G**EN好調 ●38万円 **O**GC ●本ンダCR750ER

◎赤 **●**22000km 0-のフルオリジナル @2975PI **O**GC ●ホンダXLR250/ガハ @1989年 **6** @16000km 0-

●ホンダXR600 6白/標 @19000km 6検1999年5月 **⊙**リアドラムのモテル **3**29758000円

❸シート張り替え 消耗品交換済

315万円

●カワサキKM90 **6**赤 **⊘**6000km ●マメ型タンク PAC. @12万四

●ヤマハXT250 6户/銀 **⊘**45000km 6-**O**GC @12万円

@#8 **0**9000km 0-の現状売り 値引可 **Q**GC @16万円

●ホンダR&P ◎黄 0-**©1**4758000円

●ホンダCB900F ◎赤 OSINI マイル 0-●カーカー付 ❸40万円

●カワサキGPZ400F a-O.75 **0**15000km 0-のが市 **3**32万円

●ホンダ モトラ **O**緑 @13000km 0-**6**00 @22万円

●カワサキKR250 0-O18 **●**21000km 0-OAC. €16万円

●カワサキKDX250SR @1991年 **●**17000km 0-**の**キャリア付 @15万円

●スズキ バンバン50 0---øĖ. **©**7000km 0-**の**レアもの @13758000F3 ●カワサキKL250 ❸緑

0-

@16758000FI

6ツインショック レアもの 0GC 016万8000 ●カワサキKL600R O Id **©**21000km 0-**O**GC @25758000F9

●9000km

PARTS ■CB750F書付フレーム 6万円

> 03-3331-8915 東京都杉並区南荻窪1-1-17 〒167-0052

●カワサキフ750A4 **●**モリワキ手曲げ @29758000F9

●スズキGSX750F ○赤ペコ アルミ集合 ◎ 9万8000円

のスズキGSX750S刀 0-----0-●EN他OK 部品取り車を激安にて ONW @9800F9

●ホンダCB750K0 **③**紺 ŏ-6-0 @28万円

●スズキGS750G 0----❸書なし ○程度中 欠品エアボックスのみ

@ 9 758000FB

MIN

PARTS ■Z1・2用メルバキャスト 9万 8000円 ■Z750FX Z1000MkII D1用カンパニョーロ5本スポーク ホイール 12万8000円

PARTS ■TZ750用カンパニョーロ リア のみ ビートマグ5本タイプ フロ ントのみ 各9万8000円

スタンホーブ ヘタンパーン 045-331-1341 神奈川県横浜市保土ヶ谷区宮田町2-181 〒240-0002

●ホンダCL 50 **6**赤/銀 @1997年 @300km 6-●リアキャリア付 @12万円

●ホンダVT250スパーダ @10200km 6保1999年1月 @----**0**GC **6**20万円

0.75

@15000km 6検1999年1月 **●**540cc FCR テルミ Dティスク他 **O**GC €70万円 PARTS ■XJR1200用テックサーフステン

●ドウカティ400SS

@1994年

PARTS ■ドゥカティ400SS用テルミニョ ーニカーボンアップサイレンサー

レス手曲げマフラー 700km使用

ワークスサクライ 0245-42-0715 福島県福島市飯坂町湯野宇千刈田25 〒960-0211

●本ンダVER750B @1987年 ◎赤/白/青 **Φ**15ΠΩkm **向**檢2年付 **REC 9**118万円

OBSA B33 @1956年 **O**# 045000マイル ◎検2年付 ●ゴールドスターベーシックモデル ●GC ●110万円

PARTS ■RC45用'97HRC倒立フォーク 三ツ又付 RC30にも取り付け可

■RC30用ダイマグ中空ホロタイプ マグホイール 白 3.50×17 6. 00×17 限定2セットのみ特価24万

PARTS ■RC30用HRCステンレスフルエ グゾースト '92年式 カーボンサ イレンサー 15万8000円

別の円にて

PARTS ■RC30用HRCマグホイール 3. 87×17 7万円 6.00×17 8万円 同アクスルシャフト 新品 1万

PARTS ■RC30用HRC ACGカバー 新品 2万5000円 マグネシウムオ イルパン 5万1500円 車高調キッ N 2755000⊞

PARTS ■RC30用クロモリ削り出しリアア クスルシャフト 13万円 同アクス ルシャフト用オートロックセット

PARTS ■CBR900RR用鋳鉄ローター 3万円 ■Z1・2用オーリンズリア ショック 新同 4万円

■ゼファー400用ワーズ製ステン/ カーボンマフラー 新同 3万円 オイルクーラー 新品 3万円

カスノモーターサイクル 075-622-0225 京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95 〒612-8474

●ヒューエルM2サイクロン ❷1997年 0青 **⊙**749km ●検1999年10月 のノーマル 0EC @108万円

OH-D XLH883 **6**黒 @1995年 @10000km 6検1999年12月 のノーマル **9**65万円

OH-D XLH1200 ❷1993年 ❸3225km ❸検1998年12月 **⑤**ハンドルのみ変更 **O**EC **080万円**

■ドゥカティ400SS'93年型左八一フカウル 新品 3万5000円 ■Vマックス用純正エンジンガード 新

PARTS ■'97ドゥカティ400SSエンジン 走行11300km 20万円 その他400 SSバーツあり

That's SPORTS!





ング・セットアップメニュー 一例

□シャーシ

● フレーム製作・補益

● マフラー製作

● スイングアーム製作・働力スタムベイント

● フイドボイール装飾

● プロスタムベイント

● フィドボイール装飾

● プロスタムベイント

● フィドボイール装飾

● フィアップス・周出出バーツ製作

● ペッド・燃料を追加工

・ ボート・ペッドが正等

※他店で購入されたパーツの取付け、セットアップもお気軽にご相談ください。

●チャンバー、メガホンマフラー 2サイクルチャンバー

スティールボティ ステンボティ アルミサーカーボンテルンサー CRM250 ¥56,000 ¥76,000

4サイクルメガホンマフラー

ストリート レーシング KLX250 ¥64,000 ¥84,000 XIR-XR250 ¥73,000 ¥98,000 スーパートラップ等さ能スリップオンとの総合わせも可能です。その他、単品、チタンマプラー等製作泳ります。

●キャブレター

当社ダウンマフラーとともにセット アップすることにより、よりいっそう の効果が得られます。

2サイクルPJ、PWK、4サイクル FCR等各種ご相談ください。



各種キャストホイール及び、マグネシウムホ KLX、KDX、CRM等、銀立用カ ¥16,000 イール取付け致します。

* T2,000 * フロントハードスプリングも用意しております。 ノージPMの本格カスタマイジングは車種、排気量を問いません!!

元ファクトリーライダーが責任 をもってセットアップ致します。 ◆業版対応致します。◆通販承ります。 ◆ 性別がに特勢をサッパーツ動きろえてあります。また、写真は一弦製品と異なる場合があります。

・ - 人 ィンフは新華に明古書とおお書のご言葉に合わせてご用書取します。 音響仕様は代お年間のご書類に合わせセジトアジブ度じます。 ※日本ニスのコンプリニトマジン在書あります。

サスペンション モディファイ

UUUJI

Garage P.M.

〒216-0035 神奈川県川崎市宮前区馬絹1436



TEL.044-852-191 FAX.044-852-191

満足をお届けしています。







表四リスト			
RVF750	(RC-45)		¥15,000
VFR750R	(RC-30)		¥14,500
CBR900RR	('92~)		¥16,000
ZZR1100	('91~)		¥18,000
GPZ900	('89~)		¥16,000
ZX-7RR	('96~)		¥18,000
ZX-9R	('98~)	NEW	
ZX-9R	('94~'97)		¥19,000
ZXR750	('93~)		¥18,000
ZXR750	('89~'92')		¥15,000
YZF750	('93~)		¥18,000
TRX850	('95~)		¥16,000
FZR1000	('91~)		¥18,000
FZR1000	('88~'90)		¥16,000
FZR750R	(OW-01)		¥15,000
GSX-R750	('94~)		¥18,000
DUCATI 851	('91~)		¥16,000
DUCATI 888	('94~)		¥16,000
DUCATI 900SS	('90~)		¥16,000

「コンペブルー仕様」(全機種にオプション設定) ¥500 UP 淡いコバルトブルーを基調とした「コンペ・ブルー仕様」を 設定しました。まぶしさをやわらげると共に落ち着いた色調 イダーの集中力をさらに高めます。

※その他の車種についてはお問い合せ下さい。

知信が3: お電話で在庫確認のうえ、上記価格に 消費税5%をプラスしてお申し込み下さい。 10,000円以上は送料サービスです。 (銀行振込を御利用の方は必ず お電話で御注文をお知らせ下さい。)

銀行振込:横浜信用金庫高田支店 普通136502 郵便振替: 00250-7-61219

ロ 座 名; 「スクリーンクラフト」(共通)









より正確な作業のために―!!

<コンプレッションゲージ> (I・S工具オリジナル) □10mm □12mm □14mm ¥18,000 アタッチメント付



カーメンテナンスカタログ



¥2.000(送料·稅込)

通販御利用の方へ 郵便振替口座 01680-8-2107 取扱いメーカー

- ●ハゼット ●スタビレー ●PB ●ファコム ●ベータ ●チャンネルロック ●バーコ ●プロト ●クニペックス ●スナップオン ●KTC ●コーケン ●レムライン ●KD
- その他 (※上記の商品に消費税は含まれておりません。)

〒794 愛媛県今治市本郷本町2-2-36

TEL:0898-32-5882 FAX:0898-32-9172

定休日: 土曜日/日曜日/祝·祭日 営業時間: 10:00 AM~6:30 PM



エンジンのことは、 エンジン屋さんへ!

エンジンに手を入れようとする場合、一番気になるの がどこに任せるかということ。エンジンのことならエ ンジン屋さんへ。数多くの実績と、蓄積されたノウハ ウをあなたのエンジンのために活かします。オーバ ーホール、チューニング等どのようなことでもお気軽 にベビーフェイスにご相談ください。



バーホール中のエンジン。年式、車種は問いません。



オーバーホールをかねてのチューニング。ボアアップ程度から、 レーシングチューンまでなんでもお任せください。



ハーレーのエンジンも、調整からレーシングチューンに至るまで 何でもご相談ください。

〒584-0066 大阪府富田林市錦織北一丁目5番3号 Tel. 0721-24-8882 Fax.0721-24-8898

定休日 / 毎调火曜日 営業時間 / 10:00~18:00PM

- ●フルオーバーホール
 - ¥80,000~(パーツ別) シングル ¥100,000~(パーツ別) ¥120,000~(パーツ別)
- マルチ ●シリンダーヘッド各種加工
- ●シリンダー各種加工
- ●クランクケース各種加工
- ●ピストン、コンロッド各種加工
- ●組立て式クランク 打替、芯出、補強
- ●一体式クランク バランス、軽量バランス加工
- ●サンドブラスト

サービスメニュー

- ●マフラー単品製作
- ●各種パーツ単品製作
- ●各種ペイント
- ●とにかく何でもできます。お問い合わせください。
- ●各種ローン取り扱い



通販のB.PAN 有名パーツ・グッズ専門店! グッド商品をあなたへ! BR4回発送OK!

-本であなたのご自宅へお届けいたします。

KERKER、devil、USヨシムラ、V&H、スーパートラップ、コブラ、マジィー、テルにニョーニ、アンサー他(各大特価/特にデビル、テルジ提特価/) 輸入マフラーセール

BITO R&D、SP忠男、ツキギ、OVER、ヨシムラ、モリワキ、BEET、テクスポ、サンセイ、ベビーフェイス、テックサーフ、アクティブ、チェイス、WR'S(各大特価/物にBITO R&D総特価) 国内マフラーセール

〈ボーナスセール 11月1日~12月末まで〉輸入・国内マフラー(全車種用)をオール起特価で販売いたします。特にチタン・カーボンは大特価! (各メーカー取り取扱い) ※上記、各種マフラーはすべてスペシャルプライスの為、お手数ですが当店までお問い合わせください。

YZF-R1 103万円/ZX-7RR 123万円/CBR\$00RR \$5万円/TL1000S 88万円/ドカ/ビモーク他多数<各フルパワー(制限定車/) 直輸入新車ボーナスセール -

Z系ドゥオーモホイールFRセット20万円/GPZ900R ダイマグFRセット=スペシャル価格にて〈他、一流メーカーホイールを大特価でご提供/〉 一流メーカーパーツボーナスセール -

全車種用FCRキャブレターを特価にて!(例: Z系、刀用 637=11、8万円) TMRキャブも安価にて販売します!

オーリンズRサスの全車種用も特価にて大放出!(例: GPZ800R タイプ!) 7.8万円)/オイルクーラー完全ポルトオンキット(例: ドゥカティ800SS 13段 4.5万円、メーカー不問)

THE OTHERS

- ミクニTM&TMR、ケイヒンCR&FCR(各、単品注文可/ セッティングパーツ、ファンネル、ジェット類)車種別にセッティング後発送します! キャブレター

-M&S、アールズ、セトラブ、ロックハート、サーク(各車ボルトオンキット、ホース、サーモコア等、単品注文可) ○オイルクーラー・

-アールズ、グッドリッヂ、ラッセル等、ホースキット/ロッキード、プレンボキャリパー、サポート、ローター等(キャリパーサポート特注可) ○ブレーキパーツ -

・オーリンズ、ホワイトパワー、ヨシムラKYB、モリワキKYB、プログレッシブ、ハイパープロ、フォルナレス、他(各スプリング、オーリンズ大特価、特注品OK/) ○サスペンション・

カンパニョーロ、テクノマグネシオ、PVM、マルケシーニ、ダイマグ、マービック、モーリス、ドゥオーモ等(各社取付加工OK、GPZ900R ドゥオーモFRセット只今超特価にて/) ○ホイール -

・エンジンパーツ、ドレスアップパーツ、タイヤ、バッテリー、KTCツール、オフロード用品、ヘルメット(アライ、ショウエイ、シンプソン)、4 輸用各種(外車・国産車)パーツ等 ○その他、関連商品・ GPZ900R用FCRφ37 10万円、オーリンズRサス 4万円、ダイマグ、PVM、プレンボキャリパー等、各大特価にてセール中ノ

※今回はボーナスセールとして全パーツを大特価にて放出! 詳細は遠慮なくお電話にてお問い合わせください。

■モーターサイクルの事ならなんでもご相談ください、二輪・四輪・外車・国産車を問わず新車・中古車の販売及び車検・一般修理も承ります〉■お電話にて在庫確認のう え、振込又は現金書留にてお申し込みください。■お買い上げ金額が¥30,000を超える場合、送料無料となります(適用できない場合もございますのでお問い合わせくださ い)、□ベンツ、BMW、フェラーリ、ポルシェ等、格安新車・中古車セール中! □その他、各パーツ販売、エンジンのハイチューンもOK!お気軽にお問い合わせください。

〒606-0026 京都市左京区岩倉長谷町230-41 TEL/FAX075-722-6716 圏010-138-0606 受注受付11:00AM~25:00AM FAX=24時間受付 土・日曜、祝祭日OK! □三和銀行 東寺支店 普通 No.37627

Ulearance Sale!

数量限定・箱無し・少キズ有り商品等を 日頃の感謝を込めて、スペシャルプライスにて!!

その1 オリジナル直管マフラー

オリンアルロ目 マンフ ZEPHYR1100・750/CB750F/CBX750F ブラック ¥33,000 メッキ ¥36,000

ZEPHYR400/Z400FX/GPZ400/ZRX400/CBX400F/ホーク』 XJR400/インバルス/SSX250E/バンディット250 ブラック ¥30.000 メッキ ¥33.000

その2/シートカバー(張り替え用)

Z1/Z1R/H2/MKII/FX ¥12.800

その3 U.S.AフェンダーレスKIT ALL 20~35% OFF!

(例) ZX11C T) ¥20-000→ ¥13.000

DYNA デジタルパフォーマンスイグニッション ^{ホンタ} CB750/900/1100F.CBR1100XX.CBR900RR.CBR600※ ヤマハ FJ1100/1200 DYNA2000

GS550 / 750 / 1100 漁市GSX1100系,600 / 750 / 1100カタナ, '86~' 97GSX-R1100 - 93~' 97GSX-R750 ZX - 10、ZX - 11、GP2900R、GP21000RX、ZX - 6系、ZX - 7系、Z162系、ZZR400系 - 4気向と/ CHR を開えラインナップ

イグニッションコイル付属セット ¥69,000` ¥72,000 ¥54 000

DYNA Coil 3Ω · 2.2Ω · 1.5Ω · 0.7Ω DYNA S イグニッション ハーレースポーツスター用 DYNA2000

¥29,000

¥19,000 ¥20,000 ¥38,000 ¥58,000

CUSTOM PARTS

☆SUDCOスーパーバイクマフラー 価格改訂

スチールタイプ Z1/GPZ1100/CB750 · 900 · 1100F/VF750 · 1000

ZHZ100/CB/30-900-1100-74730-1 CBR900R/VFR1000/FZ750/FJ1100-1200 ZXR750/ZX-7R-7RR-9R/ZX-11 FZR750-1000/GSX-R750-1100 ¥88,000

¥98.000 GPZ1000RX ¥100,000 CBX1000 ¥118,000

'90~'93 VFR750 / V-MAX ¥120,000 '86~'89 VFR750 ¥130,000

オールステンレスタイプ '96~'97 ZX-7R・7RR/'92~'97 CBR900RR '96~'97 GSX-R750/'93~'97 GSX-R1100

¥135.000 その他 スリップオンタイプ、カーボンサイレンサー仕様も有り

※車種により、年式等の設定が有りますので、TELにてご確認下さい。

☆ライトカスタム プラスサービスKIT! OTYPEA キャブレターKIT

ヨシムラTMR フラス ケイピンFCR + RAMAIRサービス! ¥145.000

例) Z用 ヨシムラTMR36 φ+RAMAIR OTYPEB カムKIT カム+カムスプロケットサービス

例)Z用 ヨシムラST・1+カムスプロケット Z用 APEカム+カムスプロケット EC DYNA2000KIT (当店おすすめ)

DYNA2000+カム+カムスプロケットサービ例) Z用 ヨシムラST・1+カムスプロケット+DYNA2000 スペシャルプライス ¥116,000







クラスフォーエンジニアリング

ASS

TEL 044 (989) 4740 Ⅲ TEL 044 (989) 4852 FAX 044 (989) 4870 恒例合同ガレージセール 次回開催日決定! クラスフォー 消耗品~新品バーツ~中古車

(日)10:00~17:00 まで掘り出し物たくさん! 〒215-0027 川崎市麻牛区図上149●定休日/毎週日曜日 第2火曜日 ルース光堤日

■東名県活動田、C及び川崎 Cより単で15分 ■世田谷町田通りより3分

鈴木: 平野さんはライラック以来、 ずーっとオー トバイ乗ってられますか?

平野正夫: いや、ないときもあったけど、ヤマハ の何つったっけか、単気筒の、あれが出たときに また乗った。それからBMWの650. バラのをもら ってきて、それ組んで走らせたりもしたなあ。 BMWのボクサーならね、バラしたり組んだり、 バラしたり組んだり、何回もやったじゃん、昔。 そいだもんで、よくわかるよ。それからカワサキ、 エリミネーターってのね。あれ、低くていいや。

ほいでね、ヤマハのとき、紀伊半島を回ったの。 最初は調子よかったんだけど、止まって、エンジ ンかけようと思ったら、かからへんだよ。あれ、 あんまり焼けすぎてもいかんでねえ。何かで、か からんだじゃん。で、あれはキックだけだから。 息、切れちゃってねえ。体裁悪いしねえ、いい年 をして。へへへ。だもんで、休んで、余裕がある ようにみせちゃってさ。本当はそうじゃない。早 く冷めんかなあって、横目で見ながらね。

回

この前まで、しばらくRSの1100乗っとったの、 BMWの。シートが3段階に調節できるんだけど、 いちばん下でもまだ高いもんで、シートのアンコ とってもらったんだ。これ以上取ったら、グシャ ッていっちゃうってとこまで。それでもまだ高い の。だもんで、信号で止まるときに、どっかに石 ころないかなーって、ノンソン。で、一回ね、ちょ うど石ころがあったもんで、それへ足乗せて。ち ょっと手を離して、タンクの上で手を休めてね。 ほしたら、風、グワーッときて、石ころだもんで、 アーッ、ダメ、フワーッて。かっこ悪くて。

前に井川ダム行っただよ。そしたらハーレーの 連中が来て、一緒に休んで。ほいで、連中、止ま るとすぐに掃除始めるの。サビがね、すぐにサビ がでるんだって。ところで、こんなに大きなオー トバイ、倒れたら起こせるかよって言ったら、街 中じゃあなんとか起こすって。はずかしいから、 火事場のナントカで。でも、見てる人のいないこ んな山の中じゃあ、絶対ダメですって。と一ても 起こせんて。ハハハ。

坂道を、大井川の道を走っとったときにさ、犬 っこが一匹、飛び出してきた。一匹だもんで、あ ーっと思っただけで、よかったの。そーしたらそ のあとへもう一匹、飛び出してきた。これはダメ。 で、転んじゃってさ、尻でスリップした、ダーッ と。それで尻の皮むいちゃってね。うちに帰って、 娘に尻の皮むいたなんつったら、すぐオートバイ 停止だからね。ほいだもんで、だまーってて。だ けど、フロに入ろうと思ったらね、痛くて入れや せんの。それで、お父さん、いつまで入ってんの って、とうとう見つかっちゃった。

平野正夫氏のオートバイとの経歴は、すでに半 世紀に及んでいる。近年には自分の楽しみのため に乗るのが目的であって、仕事とは関係がない。 しかし、ライラックの時代は、それこそ寝る間を 削って、オートバイと会社に全力を投入した。ひ

とつには、夢中で働くことが普通の時代であった からだし、もうひとつは、丸正自動車の伊藤正社 長の義弟という関係から、会社の創業以来、共に 歩んできた責任もあったのであろう。実際には 平野正夫氏が義弟となるのは、創業から数年を経 てからのことだが、社長にとっては当初から、そ して最後まで、信頼できる身内のスタッフとして の役割を担っていたようである。そのひとつの証 が、前回の辻村正三氏の話の中にも出てくる。会 社がいったん解散となったあとで、ホンダの部品 加工の仕事で再建を図ることになった。そのとき、 機械加工の腕を見込まれて、「もう一度、会社に来 てやってくれないだろうか」と呼びに来たのが、 平野正夫氏であったと。

今回、会社創業以来のスタッフとして、平野正 夫氏のお話をうかがった。同席していただいたの は、この平野氏の下で、昭和20年代後半には生産 のほうの責任者をされていた平野政一氏(倉田勝 義氏や提坂忠司氏がそのスタッフの中にいた)と、 会社の規模が大きくなってから加わった清水伸泰 氏、そして進行、解説役としての鈴木賢二氏、幸 田武夫氏である。

この日集まっていただいた方々は、ライラック で仕事をしていた時分は、平野正夫氏が会社の取 締役兼製造部長、そして他は社員という関係であ ったはずである。しかし、ここでの会話とその雰 囲気には、不思議にそうした上下関係の制約らし きものがない。互いの敬意はあっても、どこかで 無理をして面子を保つようなところが感じられな いのである。それはライラックの丸正自動車が、 何人もの人が語るように、家族的な温かな集団で あったことに多くを発しているのであろう。同時 に平野正夫氏の、春風駘蕩というがごとき、巧ま ざる会話感覚も、自然に人々の心をひきつける。 そのすべてにユーモアというスパイスを効かせた 話ぶりの平野正夫氏が、その若き日、艦攻の操縦 員として幾度もの危地に立ったことを知れば、聞 く者はなお心を打たれることであろう。

平野正夫:私らはね、兵隊から帰ってきて、オヤ ジ (伊藤社長のこと) と私の甥っ子と、私と、



創業間もない昭和20年代前半、丸正の工場での平野正夫氏





上池川の丸正自動車。オートバイがKシリーズ(走り出てくるのは150ccツインエグゾースト単気筒のKD、あるいはKEだろう)であることから、撮影は1950年代のはじめと思われる。(平野攻一氏のアルバムから)

3人でね、あれは何年だったかなあ。

平野政一:昭和21年(1946年)。終戦の次の年だから、21年だと思うな。おらア、うちで農業やってた。それで9月から行っただ、9月27日から。それを覚えてるから。その月、4日だか行っただからって、給料7円もらった覚えがある。会社が始まったのはそれより半年ぐらい早い。だから春だね。昭和21年の。

平野正夫:オレね、最初、銀行がね、来んかって いってくれたの。静銀。ほいでオヤジはね、戦争 中は疎開しとったの、戦争怖いつつって。そりゃ そうだよな。浜松にいたら危ない。それで戦争終 わって浜松へ出てきて、ほいで甥っ子がオヤジの とこ行って、こっちへ来いや。来いやって、おし、 あんまり好きじゃないなー、いっとったっけ。い っとったっけが、結局それで始まっただよ。

オヤジは、いちばん最初はホンダのオヤジさんがいたアート商会、あそこで本田さんの弟弟子だった。ほいでどっかに焼きゴテの跡がある。ハハハ、変な話で、すぐに横道にそれちゃうけど、こう、手を出すだけだってね、ホンダのオヤジさんは。自分かいうしたり組んだりしてるときに、もうみんな(次にどの工具が必要か)わかってると思って、何も言わんで手ょ出すだけだって。そいで違うもの渡すと、ガーンってやられるから。

ケン坊 (鈴木賢二氏) なんか知らんかしらんけ

どさ、河島さん(後にホンダ2代目社長となる)とかさ、よく米ただよ、おらっちに。便所もういっぱいだっつって。ホンダのオヤジさんが東京から来て、車いじり始めるとさ、すぐいっぱいになっちゃう。オヤジさんのすぐそばにおると、一緒にやらにゃいかんもんで。で、間違ってやったら、すぐたたかれる。だもんで、みんな逃げちゃう、便所に。そいでいっぱいになって、うちに来る。清水: 孤朋してくるわけか。ハソい。

平野正夫:で、最初のころはね、ガソリンないでしょ。だもんで、走ってるのは代燃車。炭と薪と、両方あっただよ、代燃車にはね。な一かなかエンジンかからんでねえ。出てくるガスがいいか悪いか、ニオイをかいで調べるだよ。あれ、あんまりかいでると、フラフラしてくる。で、工場ん中でなあ、風車かけて、代燃の火おこして、煙出してるとれ、上からネズミ、ボトボト落ちるの。平野政一:ああ、ネズミ、落ちたなあ。

鈴木:代燃車って、昭和何年ぐらいまで使ってま したかねえ。

平野政一: 24年ごろまでじゃなかった。 幸田: あー、そのぐらいまであったかもしれん。 清水: タクシーなんかもそうだったよね。 幸田: オレ、入ったとき、会社にまだ代燃車が残ってたもんね。

平野正夫: それで、電電公社の工事部、あそこの

6輪だかのトラックが修理に入るの。それがガソリン使ってるんだ。それをね、少し抜いちゃうの。 アハハ。そいで試運転でね、エンジンかけるとき にそれをちよっと入れて、それでかける。代懲車 はエンジン、なかなかかからんもんで。ガソリン も背重で、手に入らんかったもんなあ。

平野政一: 公社様のガソリンは貴重品。ハハハ。 鈴木: 代燃車用の木炭はどうやって買ってたわけ。 平野正夫: よく買いに行っただよ。ほうぼう。二 保(保松の北20kmほど) のまた奥のほうだとか。 ほいで、会社の車に乗ってけっちゅうの。うん、 つって、乗ってくの。何回も行っただよ。ほいで、 途中できあ、代燃車だもんで、タールを吸っちゃって、バルブか動かなくなっちゃって、ピストン でそれを突いちゃうもんで、バルブがひん曲が た。夜中に帰ってくるつもりが、山ん中を何は加も ね、二俣まで歩いただよ。いやだよー、夜中に、 あんな山ん中。だって二俣まで行かにやあ、電話、 ないだもんなあ。

幸田:あー、電話なかったでねえ、確か。今なら、 あのへんでも車が通るけどねえ。

平野正夫:最初のうちはね、そういう自動車の修理、やっとっただよ。そのころは、浜松、焼け野原でしょ。だもんで、そこら中に焼夷弾の、あれ、何ていったけなあ、燃えがら、カンカラみたいな



海軍の飛行練習生時代、復葉機の前に立つ飛行服姿の平野正夫氏。(最初の1枚と上の写真は、平野正夫氏のアルバムより)

さあ、あれを拾い集めてくる。いくらでも落ちて るもんで

平野政一: 材料、拾ってきてたんだからねえ。だ けど、あれ六角だから、ちーとたたいて丸くした。 手造りだよ、みんなね。そのころ、板金の市川さ んつったね、その人の下だったもんで。板金でた たいて丸くした。

平野正夫: あれよかったなあ、丈夫で。これは舶 来だから、USAだっつうんで、アハソい。焼け跡 から拾ってきたやつがよかったんだからなあ。そ れ、つなぎ合わせてパイプにして、代燃のね、発 生炉にしようっちゅうことで。それやったなあ。

そのうちね、三菱あたりで、昔は飛行機造った りしたアルミがあったでしょ。それで三輪車をア ルミで造るってことで、ミズシマって車でね。錆 びないから、これはもう魚屋にいいっちゅうわけ でね。で、こんだうちでも新車始めただよ。トラ ックのボディ造り。

清水:ああ、それで飯田清さんなんか大工として 入ってきただね。そのまま従業員になったっけが。 平野正夫: そいでね、まーだ運転台が、ほんとに 形ができたぐらいのとこで、もうお客にできたっ ちゅうだよなあ。それだもんで、長野の日産、あ そこあたり、すぐ取りに来るだよ。こっちへ来た ら、まだできてないのすぐにわかっちゃうから、 旅館へ置いといてね、ワシらにゃあ、早くやれ、 早くやれって。寝ないでやらなあいかんで。 清水:あのころは、夜中までやってても、だれも

平野正夫: そいでね、一回、お彼岸のころに、オ レ、クシャクシャしてたもんで、トラックのシャ シーにね、ボディのっけるところにズブズブ穴開 けたら、全部違うじゃん。アハソハ。決まったと こに開けなならんのに、勝手に穴開けちゃった。 もう1回、ちゃんと開け直したら、倍になっちゃ う、穴だらけになっちゃった。だけんど、ちょう

何とも思わなかった。

どシャシーの上なもんで、あとでそこに板張るも んで、わからへんだ。何も言われなんだから。 清水:外してみたら、すぐわかっちゃう。ハハ。 平野正夫: そのころは、人がおらんで、何でもや っただもん。シートまで張った、運転台のシート。 オレ、張ったで。浜松の警察の乗用車、なーんか 気に入ったとみえて、ワシんとこばっかり持って くんの。で、全部、ボディの塗装はがして、シー トも張り替える。それ、収める期日が来ちゃって ねえ。そいで、夜中に雨がシトシト降ってる中で、 や一だなーと思いながら、一生懸命シート張っと った。ドアなんかとっちゃって。そしたら、なー んか知らん。後ろへね、白いものがちょっと見え たの。夜中だよ。雨が降ってんだよ。そいで何か 白いもの。アレッと思ったっけが、そんときは関 係ないと思ってやっとった。したら、グイグイ押 すじゃん。背中を。ひょっと見たら、真っ白いの がいるの。オレ、ゾオーッとしたねえ。

ヤギだよ。アッハッハ。隣の家のヤギがね、夜 中に出てきて、背中押して。いやあ、夜中に、真 っ白いもんが雨に濡れてきたもんで、びーっくり した。そんなこと思い出したなあ。

昭和24年に私ら結婚したんだけどね、その結婚 したばかりの家内がね、給料、ばかに少ないで、 半分くれてるのかなと思ったってんだね。半分は あとでくれるんだろうってね。ハハ。そんなのあ りゃしない。そんな様子だったねえ、そのころは。 そのうち、ちーとよくなってきた。ヤレヤレっ てことで。そうしたらホンダの河島さん、しょっ ちゅう来るの、新しいオートバイができると、そ れ見せに。で、オヤジ、こりゃあいいとかなんと か、目を丸くして見とって、すぐに買うだよな、 苦しいのに。そうこうしてる間に溝さん(溝渕定 氏。後の設計部長)が入ってきて、こらあ、やっ ぱりオートバイ始めるだなあって思っただよ。豊 田の虎さん(トヨタの自動車販売を行っていた) て知ってるか。あれがオヤジと溝さんをよく知っ とって、で、溝さんが会社に入った。

そんときでも給料半分しかもらえんのに、オー トバイ始めるとなると、ま一た給料もらえなくな っちゃうなあって、そんときは困っただよ。うん、 そんときは本当にそう思った。

オートバイ始めたころ、お前は(家に)帰っと ったけか?

平野政一:帰ってた。

平野正夫:だで、よかっただよ。 ワシは工場の中 へ泊まっとったもんで、仕事が終わってからね、 それからまた組むの。オートバイのエンジンを2 台。すると12時ごろになっちゃう。何から何まで 現物合わせみたいなもんだよ、あんときゃあ。さ っぱり合わへんもんで、メタルをすったり、この ガバナー、ちょっと変だね、つうと、ちょっとス プリング引っ張って弱くしてみたりね。

そうやってエンジン組んで、これ、調子いいな あっていうのができる。それをね、次の日の朝、

のせるだよ、車体に。それで試運転またやるの。 あ、こりゃあ調子いいって。で、調子のいいやつ に限って、こんどは "ス" があるだよね、鋳物に。 で、ケースから油が隔るだ。だもんで、トット、トットやって、たたいて埋めるだよ。そうすると、 そこだけ光っちゃうもんで、サンドペーパーで磨 いて。ま一た調子のいいのに限って "ス" がある だからなあ。そうやって造ってただもんなあ。 平野政一:けっこう昔は "ス" があっただなあ。 鈴木:自分らが入ったときはね、そのMLがもう 最後のときで、何合かチョロチョロって組んで。 あのサイドパルブエンジンのパルブのすり合わせ、 森さんがやってた覚えがある。

平野正夫: あのMLちゅうのはね、いちばん最初。 それがオートマチックだっただよ。中にね、昔のドラムブレーキのシューみたいのがあって…。 鈴木: 遠し式でね。シューがこうパッと開いて、フライホイールにつながっていくようなね…。 平野正夫: それでね、そのシューってのが革を張ったものなの。その革たるやね、熱を持つと縮んじゃうだよ。 高熱を持つとね、 華だもんで、どうしても縮んじゃう。走ってて、ばーかに変だっつってね、外してみると、革かいくらもない。こんな小さくなっちゃって、リベットで留めてあると、こだけ残っててね。あとは薄くなっちゃってる。そういうこと、よくあったねえ。今ならレジンモールドなんか使うけど。

鈴木: あのね、最初自分らが入ったときは、ライラックの帽子っつうのは、海軍式でね。イカリのマークじゃないけど、そこはちゃんとライラックのマークになってたけどね。上の人は3本線で、自分らは何もなし。アハハ。あれ、なんとなく海軍の雰囲気が残ってた。平野さんが軍軍航空隊だからかと思ってた。この前の提販さんの話のとき、オートバイ乗るときに、かっこいいもんで、軍隊式の半長靴をみんな履いてたって。

平野正夫: サギサカ (皆このように発育している。 正確にはサゲサカだが、そう呼ぶ人はいない) は いうこときかんでなあ。まあ、昔はあれでよかっ だだけど。あるとき、寒いつってね。 塗装の乾燥 炉へ入ってたの。 ワシ、その上へいたら、なんだ かボコニいってるもんで、何してるだっつった ら、寒くて乾燥炉へ入ったっつって。 そのまま外 からカンヌキ、カーンと下ろされて、ハハハ、下 から次たかれた。 アハハ、中でダンスだよ。 サギ サカと、3人、あとは誰だっけかなあ。熱い、出 してくれーって、ハハハい。

あとんなって、サギサカの親父がね、サギサカはオレのいうことだけは聞くんだって言ってた。 だでね、仲人んなってくれんかっていうんで、頼まれ仲人やったよ。

浅間のレースを走った伊藤史朗も、なかなかき かんかったなあ。オレ、あいつにジャンパー貸し てやったの、革ジャン。ほいで、もし優勝したら、

これくれないかっちゅうもんで、いいよ、お前優 勝したらやるよって。そいで、レース優勝した。 もらったー、とかいって喜んでたっけが。 鈴木: その革ジャンも、飛行隊のじゃないの。 平野正夫:あー、あれね、うちへ置いといたやつ。 飛行服もね、電熱のなんて使えへんの。一度なん か、訓練中に使ってたらね、ハチに刺されたみた いに痛くてね。よく見たらケムリが出てる。アア、 ハチじゃなくて焼けてるって思ってね。こーりゃ 消さにゃいかんでしょう。だけど着ちゃってるわ けだから。アワ食って、今にも火がつきゃせんか って思って。といったってねえ、いっぺんに下り るわけいかんしねえ。下にいるときならいいわ、 水ん中でも飛び込みやいいんだから。上じゃどう しようもないもんねえ。コンセント切ったって、 まだ煙ってるもんねえ。

いや、ワシらは酸素マスクは使わんかった。艦 攻、天山だから。そんな上のほう行かないから。 下ばっかり。特に戦争末期はレーダー対策で、下 はもう海面スレスレ。ひどいのは、よくペラで海 面たたいて、それでも帰ってくるやつがあるよ。 でも、半分は訓練で落ちちゃった。低空ばっかり なもんでねよ。

高度計なんかマイナスだもんね。だって地上でゼロに合わせりゃあ、それより低いもんで、マイナスになっちゃうよね。それでもって、天気悪いだなんていうと、マイナス15とか30とか。だもんで、まず下りて、目測で見るわけ。これ何メーターぐらい、5メーターかな。そうすると、線が海面にビーッと出る。白い線が。風圧で。その線が出たところで5メーター。こんどはもうちょっと下げると、ペラで水を吸うわけ。茶柱っていうんだよね。茶柱になったら、もう海面から3メーター。そこまで下げるわけ。そんな測線ボっかり。

それが、まだ単機ならいいわね。3機編隊ぐらいでね、荒っぱい1番機だとね。高度30メーターぐらいで垂直旋回(主翼が地面と垂直になるくらいに機体を傾けての左急旋回。天山でも4~5Gくらいかかる)なんてやるのね。すると、1番機、2番機、3番機の順で、少しずつ高度下げて飛んでるわけだから、そのまま垂直旋回なんていうとね、左の主翼が、チャッチャッチャッて海面につくんじゃないかと思うね。そういう1番機っていうのは、困るねえ。でもたいがい死んじゃう、そういうのは、困るねえ。でもたいがい死んじゃう、そういうのは、

オレたちのときは、夜間雷撃だったもんでね。 あの当時は、もう、昼間にいくと絶対落とされちゃうもんで、夜間雷撃ちゅうことで。いや、夜間でも海面は見えるの。もちみん明かりなんてつけられない。夜間戦闘機がいくらもいるもんだで。だもんでね、計器盤の明かり、あれも全然見えんようにする。あれ、上から見るとね、もう七夕の星みたいに見えちゃう、そこだけボーッとね。

でも、オレなんかほーんとに運がよかったのね。 雷撃はたいがい落とされてるからね。同期の25人 の中に、5人ぐらい生きてる連中おるでしょ。だけどその中に、衝撃で2回、3回、攻撃に行ってて、助かってるってのはいない。初めて出撃したのは、昭和20年の6月、沖縄にね。戦果をあげたのは6月21日、このときは単機。もうなかった、揃っていくような飛行機は。

沖縄の中城湾ね。で、そこへ着く20分前ごろか なあ。一回ね、脚出して、フラップ出して、それ でスピードできるだけ落として、もう失速ちょっ とプラスぐらいにして、そいで風防開けて、前を ウエスでふかなきゃいかんの。風防の前がね、油 でべったりになってるから。ペラの先から油が飛 ぶから、あそこまでいくとね、もう油でべったり になってる。それを、きれいなウエス持っていっ てふこうっちゅうわけで。前へ手え出して。普通、 180ノット(約330km/h)ぐらいで外へ手なんか出 すと、バーッと後ろへもってかれちゃうもんで、 ぎりぎりの100ノットぐらいまでスピードを落と すわけ。メガネはめて、前をふく。そうすっとれ、 布のケバ、こんだそれがついちゃってね。ガソリ ンがあれば、それつけてふけばいいけど、そんな ものないだもの。しようがない、ツバで湿してふ こうと思うんだけど、そんなときはもう口の中が カラカラだもんで、そーいうわけにもいかんで。 まあ、なんとか前をふいて ちーとでもよく見え るようにして、それから攻撃。

でもこんときは、ほんとに運がよかったね。対 空砲火、一発も撃たれなんだもん。中城湾に入っ たらね、もういっぱい船がいる。で、高度下げて るもんで、船が飛んでくるだよ。ピュッピュ、ピ ユッピュ、飛んでくるみたいに過ぎるだよ。低空 だもんでね。オレは操縦員でいちばん前に乗って るから、それがよくわかる。で、左側のほうにね、 空母がいる。あとは巡洋艦とか駆逐艦とか、輸送 船だね。やっぱり大きな船から狙ってくから、最 初は空母。そいで狙ってたらね、飛行印板に明か りがついてたのが、スパーって消えた。で、しま ったーと思って、湾の上で垂直旋回だよ。でない とね、緩旋回なんかやってると飛行場の上へ出ち ゃうもんで。そいで回りながら、ここらが運の分 かれ目で、ちょっと横を向いたらね、垂直旋回中 だから、横を向くってことは下を向くっちゅうこ とでね。そしたら、風防を開けて手を出したらね、 木の葉や枝がね、手の中にこうザーッと入ってく るじゃないかと、そのぐらいのとこを飛んでた。 もう、すぐ右足をグッと踏んでね。あれをちょっ とでも知らなんだったら、少し高い木に翼をひっ かけりゃあ、それでアウトだよね。

それでこんだ巡洋艦。その大きな腹へね、それ へぴったり無準合わせたの。魚雷は1トン、三七 魚雷っていってね。

だけどね、戦争やっちゃダメ。この火柱ちゅうかね、ギャーンてあがっていくの、あんなもの見てられんねえ。よく、この世のものとは思えんて書いてあるけど、そのとおりだよ。

最速の紋章

TECHNOLOGY.1

両端の肉厚を増した専用ドライカーボンを 採用。ウェットカーボンでは強度不足のため 内側にアルミパイプを内蔵したりしますが、 ドライカーボンではこれが不要のため圧倒 的に軽量です。

TECHNOLOGY.4

板厚0.8mmの極薄ステンレスパイプを採用。 機械曲げでなければ不可能な裏円率とシワ のない曲け加工、各パーツのスプリングジョ イントによって、性能と耐久性を両立。 ル・マンやスパなどの24時間耐久レースで 優勝した必然の構成。

TERMIGNONI

TECHNOLOGY.2

WSBワークスマシンに採用されたサイレンサー と同一のストレート排気構造。排気漏れのない 特殊リベット、シール剤不要の断面形状を持つ エンドピース等、全てのパーツが性能に直結して います。 TECHNOLOGY.3

WSBチャンピオン7回のノウハウを

そそぎ込んだ配管構造。

テルミニョーニエキゾーストシステムは世界スーパーバイク選手権 (WSB) において、 サイレンサーブランドとして唯一のオフィシャルスポンサーです。

'89、'90、'91、'92、'95、'96WSBチャンピオン

ホンダ、ヤマハ、カワサキ、ドゥカティの各ワークスチームがスーパースポーツ・ワールドシリーズにて使用中。



















1	Committee of the last		Author Services	HONDA		
D	(formal)	4/57		CBR1100XX	S/0	¥138,000
	1 Marine	1 1 10			STR	¥162,000
				CBR900RR	S/0	¥ 82,500
H	DUCATI	1	- Marie A		STR	¥162,000
10	916	S/0 (\$45)	¥148.000		SBK	¥176,000
10		S/0 (ø50)	¥165,000	VTR1000F	S/0	¥138,000
- 10		Racing EX (\$52)	¥398,000			
. 1	90088	S/O STD	¥128,500	YAMAHA		W 00 F00
1	10.00	S/0 UP	¥128,500	YZF1000R1	S/0	¥ 82,500
188		Racing EX (\$50)	¥298,000	YZF1000R	S/0	¥ 82,500
18	M900	S/O STD	¥128,500	YZF750SP	S/O. SBK	¥ 82,500 ¥176,000
		S/0 UP *	¥128,500	est a	SDK	#170,000
		Racing EX (ϕ 50)	¥298,000	SUZUKI		
18	400SS	S/O STD	¥ 70,000	GSX-R1100('89-'92)	STR	¥162,000
100		S/O UP	¥ 70,000	GSX-R1100('93-'94)	S/0	¥133.000
14	●TYPEØI	共9月	14 /	('93-)	STR	¥162,000
		レエキゾースト・アップタ	イブ	GSF1200	S/0	¥ 82,500
18		アンデム不可) レエキゾースト・スタンダ	L'HETE INC.	1100/750刀	STR	¥110,000
ш		リップオンサイレンサー	一一ついっと			-
ш		X=ドゥカティのみの表記		KAWASAKI		
		カーボンサイレンサー ーはチタン・アルミもオーダ		GPZ900R	S/0	¥133,000
H		レンサー形状もオーダー		2011100	STR	¥162,000
		数の車種を取り扱ってお	らります。	ZRX1100	S/O STR	¥ 82,500 ¥162,000
	ほしくはる	問い合わせください。			SIR	# 102,000

イタリア テルミニョーニ製品 総輸入元

GARUDAINC.

ベイカーズステーション12月号 広告索引

-,-	
I+S工具	P152
赤帽ラバード運送ー	——P140
アドラジオーネモーターサイクルズー	——— P143
ウィズミープロフェッショナルレーシング	P123
ウイニングラン	P66
ウレタン屋	P130
ACパワーズ	P145
エージェー	P134
STSファクトリー SP忠男	P142
SP忠男————	P160
Fファクトリー	P140
-t-	
カスタムバイクスレノン	— P132
ガルーダー	P158
ガルーダー	P151
カワサキモータースジャパン	P6 7
キッズライダースクラブ	
協和興材	
金城	D63
グッツィスポルトジングウシ	P161
クラスフォーエンジニアリング	
クラブエフ	- P133
クラブエフ	1 131
ケインズー	D125
ケンソー	P 133
神戸ユニコーン	P100 101
-#-	F 100.101
サイクルハウスツェーロン	D124
サイトウエンジニアリング	P134
サインハウス	P143
#12/N/X	—— P132
サニーサイド	P130
サンダンス	——P139
GMDジャパン	P54
J&J	——P144
ショウエイー	——— P13/
ショウエイースイフトー	——— P47
スーパービルドマキシマムー	P102
スクリーンクラフト	——P151
スコードロン	P138
スズキー	———P2.3
スタンホープスポーツモーターサイクルズ — スピードショップオールマン — スペックエンジニアリング —	——— P136
スピードショップオールマン	P142
スペックエンジニアリング	P138

_	
ー タ ー タイタンモーターサイクルCo.オブアメリカーー	DO.
東亜システムクリエイト	P9
東京パーツ城西	D124 12
ドゥカティジャパン	—— P124.12
トレッセル	- 表
ーナー	P13
日本リサーチトレーディング	D12
- N -	13
ハーレーダビッドソンジャバン	P8 ~ 1
バイクハウスフラット	
浜松第一塗装	P14
ハルクプロー	P11
ピーエムシー	P109 10
BLファクトリー	P 100.10
ビーパン	
ビッププラザーズ	P14
ヒロズオート	
プライトロジックー	P12
プラスアルファー	P7
プラスミューブレーキファクトリー	P10
プラムゴールド企画	
ブランカー	
プリッジー	P13
ベビーフェイス	P15
本田技研工業	
ーマー	24
ミハラスペシャリティー	P1:
モトギャラリークラフト	P13
モトジャンキー	P14
モトショップイモト	P12
モトショップ 梶ケ谷	
モトビットフジワラー	———P13
モトフット	P13
モンスター	P14
-t-	
ヤマハ発動機ーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーーー	P4.5
ヨシムラジャバン	P14.15
ーラー	
ラムエンタープライズ	P140
レーシングショップイター	P136
ーワー	
ワークスサクライー	——— P143
ワールドモトランド	D126

-ズステーションは

● '99年1月号は12月1日発売です

11月号で中古車整備の教材にされて、あれこれとアラが発 夕を衝動買いしたせいで、'98年度下半期の予算はすでに底ツ 覚した我がGSX-R1100。せめてリアタイヤだけでも早急に 交換すべしと企画を担当した石橋さんに忠告されたが、10月 号の取材に備えて運休状態だったダイナグライドのバッテリ 一やオイルを新品に替えたのに加えて、ノート型コンピュー

Don't miss an issue of BIKERS STATION. sctly via air or surface mail. ates Surface mail 15,500 Japanese Yen : 24,500 Japanese Yen America, West Indies, Europe

panese Yen en by IMO (International Money Order) only. charges to be paid puntry of origin of the IMO. other forms of payment will be accepted at BIKERS STATION Tokyo 142,0062 JAPAN

バイカーズステーション12月号 第12巻 第12号 №135 定価880円(本体838円)

編集長		Yasuo Sato
編集部員-	佐伯茂太	Shigeta Saeki
	佐々木哲也	Tetsuya Sasak
	迫田秀正	Shusei Sakoda
	狩野政俊	Masatoshi Kar
	佐藤万友美	Mayumi Sato
写真部カメラマン ――		Teruyuki Hirar
契約スタッフ		Tomohiko Nak
アート・ディレクター	一 小林清志	Kiyoshi Kobay
デザイナー	小林智草	Chigusa Koba
	西川栄子	Eiko Nishikaw
	石垣 仁	Hitoshi Ishigal
	青柳広治	Kouji Aoyagi
長期寄稿者 ————	中沖 満	Mitsuru Nakad
	長尾藤三	Tozo Nagao
	富成次郎	Jiro Tominari
	山田 純	Jun Yamada
	柏 秀樹	Hideki Kashiw
	野口與一	Shin-ichi Nogu
	吉村誠也	Nobuya Yoshir
	石橋知也	Tomoya Ishiba
	古賀直賢	Naotaka Koga
海外特派員 ————	中村恭 	Kyoichi Nakan
	富成太郎	Taro Tominari
	砂田弓弦	Yuzuru Sunada
営業・広告部	 広瀬賀津美	Katsumi Hiros
	岸田 淳	Jun Kishida
経理		Mayumi Sato
版下制作 ————		Taiyo Pro
編集協力 ————	小関和夫	Kazuo Ozeki

Sasaki akoda hi Kanoh Sato Hirano o Nakamura Kobayashi Kobayashi hikawa Ishigaki yagi gao ninari nada ashiwa Noguchi Yoshimura Ishibashi Koga Vakamura minari

unada Hirose ida Sato

編集人/佐藤康郎 発行/株式会社遊風社

発行人/佐藤康郎

東京都品川区小山5-14-19 〒142-0062 TEL. 03-3788-0112 FAX. 03-3788-0113

発売/株式会社日本出版社 東京都新宿区矢来町111 〒162-0805

TEL. 03-5261-1811 FAX. 03-5261-1812 印刷/大日本印刷株式会社 [本誌中の記事、写真、イラストなどの無断転載を禁ず]

■予約購読をご検討ください。お申し込みくださった方には、 オリジナルステッカーをプレゼントさせていただきます。送 金は郵便局での振替が安くて便利ですが、現金書留などでも 結構です。

年間予約購読料 10,560円(送料はサービスです) 00180-9-79044 加入者名 株式会社游風社 予約職時開始月号を明記してください。

キ。かくしてGSX-Rには早い冬休みをとってもらい、ここは SL230に頑張ってもらおうと思った矢先、サイレンサーから ピヨピヨと変な音がするようになった。ダイナはあまり会社 に乗ってきたくないから、いよいよ電車通勤か…。 (迫田)



Exciting Power & Great Run



ZRX1100用 スーパーコンパットTypeONEテール ¥158,000 EXパイプ:SLS6427X10H-6605X1.0H走りにこだわる車橋専用のパイパスパイプと集合部を採用

私たちはピークパワーを追求します。そしてピークパワーを使い切る特性も・・・。 ビッグパワーと走りに魅せられた本物のライダーをうならせる 究極のチューニングエキゾーストシステムであるために



XJR1300/1200用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥158,000 EXパイブ: SJS 642.7×101+6605×101売りにこだわる 連接専用のパイパスパイプと集合部を採用 ポイレンサー: 1978 84程度フィラメントワインディング



CB 1300SF用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥158,000 EXパイプ: SJG-6427 ×10t+e605×10t走りにこだわる 車様専用のパイスパイプと集合電を採用 サイレンサー: 6128 超軽量フィラメントワインティング



X-4用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥158,000 EX/イブ: SuSゅ427×101+ o805×101をりにこだわる 単棲専用のパイパスパイプと集合部を以用 サイレンサー: o128 起程国フィラメントワインティング カーボン大優/イパワーストレートインナー



PZ900R用 スーパーコンパット ype ONEテール ギ158,000 パイプ:SJ:5ゅ42.7×1.0t+ ø508+ ø605×1.0t 走りに だわる車種専用のパイパスパイプと集合部を採用 イレンサー: ø128 1版程フィラメントワインディンク



ZZ-R1100用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥164,000 EXXイブ: Su5-427×10t+e605×10t 走りにこだわる 車後専用のパイパスパタが展生フェラス・ソトワインディング



CBR 1100XX用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥164,000 EX/1イブ:SUSφ42.7×1.0(+ φ605×1.0) 走りにこだわる 車様専用のパイパイプで集合語を採用 サイレンサ : φ128 磁性量フィラメントワインディング



CBR900RR用 スーパーコンパット Type ONEテール ¥164,000 メバイブ: SuSゅ427×1のt+ 6805×1のtきりにこだわる 連導用のバイバスパイプと集合師を採用 ドイレンサー: 6128 延修車フィラメントワインティング



ZX-10用 スーパーコンパット 「ype ONEテール ¥148,000 SXパイプ: SU.50427×1.01+ + 50.8 + + 60.5 × 1.01 世 以 に こ とわる年間専用のパイパスパイプと集合部を採用 サイレンサー: も128 紅度量フィラメントワインディング 7 *** サンドタハイパワーストレートインナー

GUZZI SPORT JINGUSHI

MOTO GUZZI, MAGNI, DUCATI and TRIUMPH SPECIALIST



コルサには、スペックにない味の差があります。

1100スポーツのコルサがずいぶんいいので、社 用車に一台降うしました。今月はその話をします。 まだ細かいデータというか仕様がメーカーから 届いていないので完全に把握してはいないんです が、コンロッドをキャリロにして軽くなったぶん、 クランクシャフトのウェイト側を落としてパラン スをとっていますので、明らかに回転が軽く上が ります。これは乗ってすぐにわかります。

ピークパワーは増やしたといっていませんし、 まだ慣らし中なので全開にはしていませんが、た ぶんそんなに大きくはなっていないと思います。 今までのインジェクションが後輪で77~78psで すから、もう少し上くらいのところでしょう。そ うですね、キャブから燃料噴射になったとき、排 ガスの関係もあるんでしょうか、圧縮比を9.5対 1に下げたんです。でも非力感というのはなかったですね、パンチ力にはやや欠けましたが。でも、そこで1回マイルドになったことはなりました。

それがコルサになってエンジンの回転マスが小さくなったことで、トトトトッと、明らかに下からよく出てくれて、アレッ、違うじゃないっていう感じです。 気持ちがいいんです。 パワーは与えられていないのかもしれませんが、メリハリが前よりもずっとあるといったらいいんでしょうか。

ウチは今まで、お客様に新車時からいろいろな 改善をおすすめしてきましたが、コルサはそれが 最小ですむんじゃないかと考えています。

それに、スタンダードのエグゾーストシステム の他に背圧の小さいテルミニョーニとそれ用のロ ムもついてきます。ええ、これにするとまたひと 味よく走ります。本来このテルミニョーニはサーキット用ってことなんでしょうが、今の日本の車検なら、テルミニョーニのままでも充分通ります。

もちろん、コルサといってもドゥカティの916 系みたいなわけじゃありません。でも、あとでい じろうと考えていらっしゃるなら、スタンダード の148万円に対する169万円はむしろ安い、買い得 だといっていいと思います。

車体まわりも、フロントブレーキのディスクハ ブがアルミになったり、リアショックにも小変更 が加えられるなど、年々よくなっていますしね。

それになんといっても最後の1100スポーツで すから、ええ、このシリーズは生産終了が決まっ てしまったらしいんですよ。それで私としては、 今度のコルサを論くおすすめしたいんです。

神宮司忠男

CUZZZ SPORT

JINGUSHI

〒224-0941 神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5 TEL.045-943-2891 営業時間/10:00AM~8:00PM 定休日/毎週水曜・第1木曜・祝祭日



■東名に新設された青葉インターからも10分以下です。

BMW-Professional-Shop [BMW4Profosónal Sóp]



新車は信頼できる専門店で!

R11005 ABS CAT R1100S CAT (注文生産) R1100R Roadster R1100RS

¥1,810,000 ¥1,650,000 ¥1,450,000

R1200C Cruiser ¥ 1,690,000~ K1200RS ¥2,080,000~ F650 FUNDURO ¥840,000 ¥1.750.000~ その他BMW全車種取り扱っております。

0) 75周年記念 実施中 特別低金利口 98年12日末日定 Sを除く新車全モデル

◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ R1200C メンテナンスモニターキャンペーン '98年12月末日迄 ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ ◆ 年内にR1200Cを契約・登録された方に、一年間または10,000km迄のメンテナンスを無償とするクーポン券を発行致します。詳しくはショールーム迄お問い合わせください。

FLAT特選USED BIKE



R1100R



¥1,200,000 R1100RS ブルカウル ABS ¥1,150,000 M 患行3,300km 株計1.6 94 レッド 走行9,400km 株計12.4 純正タンクバッグ クラウザートップケース インテグラルケースセット WPフロントサス付



K1 ABS '90 ブルー/ 組上車 S ¥980,000 R100RS -/イエロー 走行7,200km 検2年付 '92 ゴルー/



¥880.000



BMW Japan Corp. モーターサイクル正規代理店

関東運輸局認証工場 Haven for BMW Motor Cycles



(株)バイクハウス

■営業時間10:00AM~7:00PM ■定休日 火曜・祝日



ラットでは、BMWプロショップならではの ップットでは、いいWンロジョッフはらくはい BMW専用オリジナルバーツをRシリーズ、 Kシリーズ共、数多く取り揃えております。 海外のバーツから、フラットオリジナルバーツ まで、すべて当社でテストの上ユーザーの方 に販売しておりますので安心してお使いいた だけます。



フラットオリジナル サイドスタンドバイバスリレー R1100シリーズ用 ¥4,000 K(4V~)シリーズ用 ¥5,000

簡単な取付で、サイドスタンドを出したままエンジンがかかります。 しかも、サイドスタンドを出したままギアが入るとエンジンがストッ する安全設計です。



(R1100シリーズ用) フラットオリジナル スポーツロム

切替えスイッチ付 (2バージョン) ¥80.000

お陰様で大変な反響を頂いております。現在、ご注文を頂いてから8 明程のご納房を頂いております。 当社でコンピューターロムの組み みも行いますので、詳しくは、担当、市川までお問い合わせ下さい。



フラットオリジナル ハンドルセットバックキット (OHV全車板 K-R110065用) ¥19,800~¥20,000

ハンドルが手前に35mm, 上に35mm移動しライディングボジション がより快適になります。 ブラックアルマイト仕上げ。



各社ブレーキバッド (BMW全車種) ¥4,600~¥8,000 ミアetc. 適応車種についてはお問い合わせください。

K&Nエアフィルター (BMW全車種) ¥5,500~¥16,500 メーマルフィルターBOX対応。 専用クリーナーキット ¥3,500





ディスクローター (BMW全車種) ¥26,000~¥54,000(1枚

NOLOGY ホットワイヤ (BMW全車種)



DUOMO ホイールセット (R1100シリーズ、K1100RS用 ¥263,000

全国どちらへも通信販売・業販致します



